

Das Königreich Hannover

statistisch beschrieben,

zunächst in Beziehung auf Landwirthschaft, Gewerbe und Handel.

Vom

Freiherrn Fr. von Reden,
Dr. der Rechte,
General-Sekretair des Gewerbe-Vereins für das Königreich Hannover.

Zweite Abtheilung.
Verhältnisse des Verkehrs im Königreiche Hannover und den Nachbarstaaten; Wissenschaft und Kunst.

Hannover.
Im Verlage der Hahn'schen Hofbuchhandlung.

1839.

Übersicht des Inhalts.

Zweite Abtheilung.



Zweite Abtheilung.

VIII. Verhältnisse des Verkehrs im Königreiche Hannover und den Nachbarstaaten.

A. Verkehr auf den Wasserstraßen.

1) Schifffahrts- und Handels-Verhältnisse der Elbe und ihrer Nebenflüsse.

Für die Schifffahrt auf der Elbe sind im Hannoverschen Hauptplätze: Schnackenburg, Hitzacker, Bleckede, Harburg, Cranz, Lühe, Twielenfleth, Brunshausen, Stade, Freiburg und Otterndorf; auf deren Nebenflüssen: der Jetzel: Lüchow, Dannenberg; der Ilmenau: Lüneburg, Winsen a. d. Luhe; der Este: Buxtehude; der Lühe: Horneburg; der Schwinge: Stade; und der Oste: Bremervörde, Osten, Neuhaus.

Von den zum Warentransporte auf der Ober-Elbe (bis Hamburg) benutzten Fahrzeugen (die Dampfboote ausgenommen), sind folgende zu unterscheiden:

1ste Gattung,

von 45 und mehr Lasten zu 4000 Pfd. Hamburger Gewicht Tragfähigkeit. Sie halten etwa Länge 110 bis 130 Fuß Rheinländisches Maaß; die Breite im Boden ist 12, 14 höchstens 16 Fuß; bei voller Ladung pflegen solche (von eichenem Holze

gebaut) tief zu gehen: 48, 50 höchstens 54 Zoll Rheinländisches Maaß, bei halber Ladung: 28 bis 30 und leer 16 bis 20 Zoll.

2te Gattung,

von 25 bis 45 Lasten. Bei voller Ladung 44 bis 48 Zoll; bei halber Ladung 36 bis 40, und leer 14 bis 18 Zoll tief gehend. Ihre Länge ist gewöhnlich 100 bis 120 Fuß und die Breite im Boden 10, 11, 12 Fuß.

3te Gattung,

von 10 bis 25 Lasten. Bei voller Ladung gehen solche etwa tief 36 bis 40 Zoll, bei halber Ladung 28 bis 32 und leer etwa 12 bis 16 Zoll. Die Länge beträgt etwa 70 bis 90 Fuß und die Breite im Boden 8 bis 10 Fuß.

4te Gattung,

von 1 bis 10 Lasten Tragfähigkeit.

Zur Zeit befinden sich auf der Ober-Elbe von der ersten Gattung etwa 570 Stück; von der zweiten gegen 1530 Stück; und von der dritten ungefähr 460 Stück.

Mit Bestimmtheit darf nicht angenommen werden, daß die Schiffe genau so tief gehen als vorstehend angegeben worden ist, da der Bau derselben und das Material zu selbigen einen bedeutenden Einfluß auf die Tragfähigkeit sowohl als Fahrtiefe äußern. Die Frachtschiffe auf der Ober-Elbe sind, im Vergleich mit zu ähnlichen Zwecken dienenden Fahrzeugen z. B. auf dem Rheine und dessen Nebenflüssen, sehr unzweckmäßig, unlenksam und schwerfällig konstruirt. Eine bessere Bauart würde ihnen namentlich den Vortheil gewähren auch manche unterhalb Hamburg belegene Plätze besuchen zu können; jetzt gehen nur Einzelne, höchstens bis zur Este.

Die Dampfschifffahrt auf der Ober-Elbe zweckmäßig einzurichten, gehört wohl zu den schwierigsten Aufgaben. Der schnell wechselnde und oft so sehr niedrige Wasserstand des Stroms, die dadurch veranlaßten häufigen Veränderungen im

Fahrwasser, sowie die nicht genügende Sorge einiger Uferstaaten für nöthige Strombauten, sind schwer zu besiegende Hindernisse, die sich bei anderen Flüssen in dem Maße nicht häufig finden mögen. Dazu kommt, daß man nicht, wie z. B. auf der Seine, mehrere Stationen einrichten will, wo Boote von verschiedenem Tiefgange sich ablösen, sondern verlangt, daß ein und dasselbe Dampfschiff von Dresden bis Hamburg seinem Zwecke genügen soll. Alle diese Schwierigkeiten sind jedoch, wenn auch noch nicht überwunden doch nicht gescheut, und schon jetzt bestehen vier Vereine für jenen Zweck. Sie haben sich konstituirt:

a) in Dresden als Elb-Dampfschifffahrts-Gesellschaft;
b) zu Hamburg unter dem Namen: Fluß-Dampfschifffahrts-Gesellschaft;
c) zu Magdeburg unter dem Namen: Dampfschifffahrts-Kompagnie und
d) zu Berlin die Königliche Seehandlungs-Sozietät.

ad a) Die Dresdener Gesellschaft war zwar die erste, welche sich bildete, auch zwei Dampfboote: Königin Marie und Prinz Albert, bauen ließ; allein sie hat mit denselben zu einer regelmäßigen Fahrt noch nicht gelangen können. Ganz neuerlich ist auch ein drittes Boot, die Stadt Dresden, in die Fahrt gesetzt.

ad b) Die Kompagnie in Hamburg besaß früher nur ein Dampfschiff, welches unter dem Namen: »Friedrich Wilhelm III.« *) von Hamburg nach Magdeburg und vice versa, aber unregelmäßig, fuhr; zwei andere, Leipzig und Hamburg, sind hinzugekommen. Jenes war zur Aufnahme von Passagieren eingerichtet, beförderte aber größtentheils nur Güter. Die Fracht pro Hamburger Zentner ist durchschnittlich zu 12 Sgr. Kourant anzunehmen; die Fahrt der etwa 48 Meilen Flußlänge dauert stromaufwärts 32 bis 36, niederwärts 18 Stunden.

*) Ist im April 1839 verbrannt.

ad c) Die Dampfschifffahrts-Gesellschaft in Magdeburg hatte bis jetzt ebenfalls nur ein Dampfschiff, genannt »Kronprinz von Preußen« von 40 Pferdekraft. Dasselbe fährt regelmäßig, legt jeden Sonntag von Magdeburg und jeden Mittwoch von Hamburg ab. Niederwärts kommt es in der Regel an jedem Montag, Morgens zwischen 6 und 8 Uhr in Hamburg, aufwärts jeden Freitag, zu derselben Zeit, in Magdeburg an. Vorzugsweise befördert das Schiff nur Passagiere und wenig Güter. Von Magdeburg nach Hamburg und umgekehrt werden für die erste Kajüte 10 Rthlr., für die zweite 8 Rthlr. und für die dritte nur 2 Rthlr. erlegt. — Auf der ganzen Strecke sind 12 Stationsorte zur Aufnahme der Passagiere. — Mit diesem Schiffe sind in 11 Fahrten circa 700 Passagiere befördert und dafür etwa 4000 Rthlr. Stationsgelder von der Gesellschaft gehoben worden, außer dem Frachtlohn für die jedesmal geladenen Güter. Letztere betragen durchschnittlich 150 Zentner à 12 Sgr. Das Schiff selbst kostet dem Vernehmen nach gegen 33000 Rthlr.

Der Kohlenbedarf für jede Fahrt d. h. von Magdeburg nach Hamburg und wieder zurück, ist circa 6½ Last, à 15 Rthlr. = 98 Rthlr.; die übrigen Kosten, als für die Bemannung ꝛc. betragen gegen 70 Rthlr. für jede Fahrt. — Zu verschiedenen Malen sind niederwärts 60 und einige Passagiere auf dem Schiffe gewesen. — Die Gesellschaft läßt noch mehrere Dampfschiffe bauen, wovon eins, »Paul Friedrich« genannt von 60 Pferdekraft ganz neuerlich in die Fahrt gesetzt ist. Demnächst wird beabsichtigt, eins von 100 Pferdekraft bauen zu lassen; ausschließlich zum Schleppen bestimmt. Vom 3. März 1839 an spätstens, wird eins jener Schiffe, Morgens 5 Uhr, am Sonntag und Donnerstag von Magdeburg, am Sonntag und Mittwoch von Hamburg abgehen.

ad d) Die Königliche Seehandlungs-Sozietät besaß bis

vor Kurzem zwei Dampfschiffe unter den Namen: »Dampfschiff Berlin« und »Prinz Karl«. Ersteres ist im September 1838 verbrannt, Letzteres von Eisen, d. h. der untere Boden und die Rippen sammt Seiten. Beide wurden bislang nur zum Schleppen von Kähnen mit Gütern benutzt, deren die Sozietät jetzt 4 bis 6 hat.

Nach Beobachtungen in neueren Zeiten kann von den Frachtschiffen die Fahrt von Hamburg nach Magdeburg d. h. mit hinlänglichem Wasserstande, zurückgelegt werden:

a) bei günstigem Winde, in 5 bis 6 Tagen,
b) bei minder günstigem Winde in 10 bis 14 Tagen, und
c) bei ganz ungünstigem Winde in 18 bis 24 Tagen;

nach Dresden:

a) bei günstigem Winde, in 12 bis 16 Tagen,
b) bei minder günstigem Winde in 24 bis 28 Tagen, und
c) bei ganz ungünstigem Winde in 36 bis 56 Tagen;

nach Prag:

a) bei günstigem Winde in 3 bis 4 Wochen,
b) bei minder günstigem Winde in 5 bis 6 Wochen, und
c) bei ganz ungünstigem Winde in 6 bis 10 Wochen;

nach Berlin:

a) bei günstigem Winde in 8 bis 10 Tagen,
b) bei minder günstigem Winde in 16 bis 20 Tagen, und
c) bei ganz ungünstigem Winde in 24 bis 30 Tagen.

Gesellschaften und Komtoire zur Beförderung und Betreibung der Ober-Elbe-Schifffahrt haben sich z. B. in Prag, Dresden, Halle (Saale und Elbe) gebildet. In Hamburg besteht eine Fluß-Versicherungs-Kompagnie und nimmt Versicherungen nach Dresden, Prag ꝛc. an. — Auch in Prag, Breslau, Leipzig, Dresden und Magdeburg sind ähnliche Anstalten; die Prämie ist auf durchschnittlich ¼ bis ½ Prozent des Werths der Waren anzunehmen.

Folgende Frachten werden gegenwärtig auf der Elbe für den Zentner von 112 Pfd. Hamburger in der Regel gezahlt:

Von Hamburg

nach Magdeburg	4, 5, 6	Silbergr.
» Dresden	10, 12, 14	Gutegr.
» Prag	16, 18, 20	»
» Berlin	6 — 8	»

Nach Hitzacker, Dannenberg, Lüchow, Wustrow bis Salzwedel: 8 bis 9 Sgr., für das Schiffpfund von 3 Zentner: Alles mit Ausschluß der Elbzoll-Gefälle, nicht aber der Rekognitions-Gebühren (einer Abgabe von den Fahrzeugen). Diese Rekognitions-Gebühr beträgt für die ganze Stromlänge von Melnik bis Hamburg:

a) für Fahrzeuge der ersten Klasse (unter 10 Hamburger Last à 4000 Pfd.) 3 Rthlr. 4 Sgr.
b) für Fahrzeuge der zweiten Klasse (von 10 bis 25 Last) 7 Rthlr. 8 Sgr.
c) für Fahrzeuge der dritten Klasse (von 25 bis 45 Last) 11 Rthlr. 12 Sgr.
d) für Fahrzeuge der vierten Klasse (von 45 Last und darüber) 13 Rthlr. 16 Sgr.

Die ober-elbische Auffahrt, welche im Jahre 1815 nur 77½ Millionen Pfund betrug, belief sich 1820 auf 119⅓ Mill. Pfd., 1830 auf 191 Mill. Pfd., 1833 auf 196 Mill. Pfd. 1835 auf 217 Mill. Pfd., 1837 auf 195 Mill. Pfd., 1838 auf 271 Mill. Pfd. Hamburger Gewicht. Ober-elbwärts gelangten nach Hamburg 1830 an 2500 Fahrzeuge, 1831 nur 1780. Ferner gingen auf der oberen Elbe 1833 niederwärts 2567, aufwärts 2326 Schiffe; 1834 niederwärts 2507, aufwärts 2307 Fahrzeuge; niederwärts im Jahre 1835, 2277, aufwärts 4750 Schiffe; im Jahre 1836 niederwärts 2524 Schiffe; im Jahre 1837 nieder-

wärts 2035, aufwärts 1710 Schiffe; im Jahre 1838 niederwärts 2891, aufwärts 2535 Schiffe.

Die hauptsächlichsten Gegenstände der Auffahrt sind:

Baumwolle	59,200	Zentner	Hamb.
Twist	114,000	»	»
Kaffee	229,220	»	»
Zucker	431,670	»	»
Spezereiwaren	24,980	»	»
Farbehölzer	46,270	»	»
Wein, Rum	63,880	»	»
Taback	31,220	»	»
Blei	11,500	»	»
Syrup	82,000	»	»
Farbewaren z. B. Indigo	25,940	»	»
Rosinen und Korinthen	40,000	»	»
Mandeln	8980	»	»
Reis	31,620	»	»
Thran	21,160	»	»
Heringe	46,150	»	»

Alles nach einem Durchschnitte der Jahre 1825 bis 1834. Ferner in neuester Zeit hauptsächlich auch Eisen und Steinkohlen, vorzüglich Eisenbahnschienen und die Maschinentheile zur Eisenbahn, dann auch Hörner, Häute, Öl und fremdes Tischlerholz in nicht unbedeutenden Quantitäten, desgleichen Südfrüchte; unter Zucker kommt insbesondere roher zum Vorschein.

Haupt-Gegenstände der Niederfahrt sind, und zwar nach einem Durchschnitt der Jahre 1825 bis 1834 mit folgenden Quantitäten:

Bau- und Nutzholtz	627,000	Zentner	Hamb.
Zink	93,000	»	»
Schafwolle	71,330	»	»
Leinen	66,000	»	»

Hohlglas und Glaswaren	43,700	Zentner	Hamb.
Knochen	41,780	»	»
Ölkuchen	40,330	»	»
Sämereien	36,250	»	»
Lumpen	15,000	»	»
Mehl	13,350	»	»
Smalte, Zaffer	10,100	»	»
Farbewaren	6130	»	»
Öl	4400	»	»
Häute und Felle (rohe)	2130	»	»
Weizen	40,180	Preuß.	Wispel
Gerste	8020	»	»
Rocken	2520	»	»
Hafer	2050	»	»
Erbsen	570	»	»
Bohnen	50	»	»
Wicken	217	»	»

Elb-abwärts sind nach Hamburg gelangt:

$18\frac{28}{29}$ .... 347,266,000 Pfd. Hambgr.

$18\frac{29}{30}$ .... 314,814,000 » »

Nach einem Durchschnitte von 1825 bis 1834 jährlich:

260,551,000 Pfd. Hambgr.

Im Jahre 1834 ... 191,876,000 » »

Betrag der Nieder- und Auffahrt auf der Elbe.
(Transito)

$18\frac{26}{27}$	412,551,664	Pfd.	Hamb.	Gewicht
$18\frac{27}{28}$	419,157,984	»	»	»
$18\frac{28}{29}$	511,587,552	»	»	»
$18\frac{29}{30}$	495,770,016	»	»	»
$18\frac{30}{31}$	566,673,856	»	»	»
$18\frac{31}{32}$	400,570,464	»	»	»

$18\frac{32}{33}$	435,410,416	Pfd.	Hamb.	Gewicht
$18\frac{33}{34}$	455,983,696	»	»	»
$18\frac{34}{35}$	387,225.888	»	»	»
$18\frac{35}{36}$	439,010,544	»	»	»
$18\frac{36}{37}$	437,968,000	»	»	»
$18\frac{37}{38}$	245,217,280	»	»	» (aufwärts)

An der Schifffahrt auf der Ober-Elbe nimmt Hannover wenig Theil, nur etwa mit 30 Fahrzeugen von 10 bis 25 Lasten, welche Einwohnern der Ämter Schnackenburg, Bleckede, Artlenburg, des Gerichts Gartow u. s. w. zugehören. Diese treiben einigen Handel mit Getreide, Holz, Mehl; dienen vorzüglich als Frachtfahrer, jedoch nicht in dem großen Elbhandel, gewöhnlich nach Hamburg und vice versa. Nicht hierin begriffen sind die kleineren Fahrzeuge von unter 10 Lasten, so wie die Lüneburger und Harburger Schiffer (Schiffergilden) weil Letztere durch örtliche Verhältnisse gezwungen, ihren Schiffen eine Bauart geben müssen, welche die Beschiffung der Ober-Elbe damit verhindert. Die Verladung der Güter von Hamburg nach Lüneburg zu Wasser und zu Lande ist einem besonderen Faktor übertragen, der vom Senate autorisirt ist, und dem von der Königlich Hannoverschen Regierung sämmtliche Schiffer untergeordnet sind. Sie geschieht unter Assekuranz.

Hamburg.

Zentral- und Vereinigungs-Punkt der Fluß- und Seeschifffahrt ist Hamburg, mit einem Waren-Umsatze von jährlich im Durchschnitt 200 bis 230 Millionen Mark Banko Werth, die erste Handelsstadt des europäischen Kontinents, auch für Hannover von der größten Wichtigkeit. Die Verhältnisse dieser Stadt in Beziehung auf den Handel müssen deshalb, um eine genaue Übersicht des Elbverkehrs zu erlangen, ausführlich dargelegt werden.

In Hamburg liefen seewärts ein:

1765	771	Fahrzeuge
1797	1820	»
1798	2005	»
1817	1200	»
1823	1531	»
1828	2125	»
1830	2008	»
1831	2193	»
1832	2217	»

Ferner sind

1833	dort	seewärts	angekommen	2206,	abgegangen	2194	Schiffe,
1834	»	»	»	2360,	»	2340	»
1835	»	»	»	2204,	»	2056	»
1836	»	»	»	2497,	»	2612	»
1837	»	»	»	2209,	»	2155	»
1838	»	»	»	2382,	»	2371	»

Eine regelmäßige Dampfschifffahrts-Verbindung seewärts ist mit London, Hull, Goole, Leith, Newcastle, Havre, Amsterdam und Antwerpen eingerichtet; während der günstigen Jahreszeit auch mit Kuxhaven, Helgoland, Nordernei (durch 3 Hamburger Dampfschiffe). Die Dampfschifffahrt ist ein sehr wesentliches Beförderungsmittel des Hamburger Handels, was recht lebhaft vor Augen tritt, wenn man erwägt, daß wöchentlich 12 bis 14 Dampfboote gehen und kommen, und daß dadurch die größten Handelsplätze Hamburg gleichsam näher gerückt sind. So legen z. B. die Londoner und Huller Dampfschiffe den Weg regelmäßig in 50 bis 60 Stunden zurück, die von Goole in 60 bis 72 Stunden, die Amsterdamer in 33 bis 36 Stunden, die von Havre in 50 bis 60 Stunden.

Die See-Dampfschiffe machten Fahrten 1831 — 77, 1832 — 126, 1833 — 152, 1834 — 182, 1835 — 262, 1836 — 303, 1837 — 309 (24 Dampfschiffe) 1838 — 287.

Außerdem ist eine Dampfschiff-Verbindung (seit 1819) zwischen Hamburg und Harburg, welche jetzt seit Anfang Mai 1839 mittelst zweier Dampfboote, Neptun (hambg.) und Kronprinz von Hannover (hannov.), täglich viermal Statt findet. Die Land-Verbindungen Hamburgs lassen noch Manches zu wünschen übrig, indem zwar die Chaussee nach Berlin, über Lauenburg, Ludwigslust und Perleberg führend, seit einigen Jahren vollendet ist; der direkte Weg nach Lübeck aber nur zum Theil chaussirt und überdem mit einem bedeutenden dänischen Durchgangszolle belastet ist: sonstige Chausseen aber kaum über die Grenzen des Hamburger Gebiets hinausreichen. Die von einer Hamburger Gesellschaft beabsichtigte Anlage einer Eisenbahn in der Richtung nach Bergedorf wird allem Anscheine nach, in ihren Folgen, in dieser Beziehung sehr Vieles ändern und bessern.

Übersicht der

von Hamburg nach verschiedenen Plätzen,

	Entfernung von Hamburg in deutschen Meilen	Landfrachten 1836. Januar.	Februar.	März.	December.
Wien, per Zentner in Fl. Konv.-Münze	116	$6\frac{1}{4}$ à $6\frac{1}{2}$	$5\frac{3}{4}$	$5\frac{1}{4}$	6
Prag, per Zentner in Fl. Konv.-Münze	78	$5\frac{1}{4}$ à $5\frac{1}{2}$	$4\frac{3}{4}$	$4\frac{1}{4}$	5
Braunschweig, per SPfd. in ℛ Konv.-Mze., vom Dezbr. 1836 an per SPfd. in ℛ Kourant	21	$2\frac{1}{2}$	$2\frac{1}{2}$	$2\frac{1}{2}$	$2\frac{1}{2}$
Nürnberg, per SPfd. in Fl. R. M.	82	8	7	$6\frac{3}{4}$	8
Würzburg, per SPfd. in Fl. R. M.	70	$7\frac{1}{2}$	$6\frac{1}{2}$	$6\frac{1}{2}$	$7\frac{1}{2}$
Coburg, per SPfd. in Fl. R. M.	68	7	$6\frac{1}{2}$	$6\frac{1}{4}$	$7\frac{1}{2}$
Frankfurt a. M., per SPfd. in Fl. R. M.	64	$6\frac{1}{2}$	$6\frac{3}{4}$	$6\frac{3}{4}$	7
Berlin, per SPfd. in ℛ Louisd'or	37	4	4	4	4
Breslau, per SPfd. in ℛ Louisd'or	79	7	$6\frac{3}{4}$	7	—
Magdeburg, per SPfd. in ℛ Kourant	32	5	4	$4\frac{1}{4}$	$4\frac{1}{2}$
Leipzig, per SPfd. in ℛ Kourant	48	6	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{3}{4}$	$5\frac{1}{2}$
Dresden, per SPfd. in ℛ Kour.	62	$6\frac{1}{2}$	$5\frac{1}{2}$	$5\frac{3}{4}$	$6\frac{1}{2}$
Altenburg, per SPfd. in ℛ Kourant	52	$6\frac{1}{2}$	$5\frac{1}{2}$	$5\frac{1}{2}$	$6\frac{1}{2}$
Chemnitz, per SPfd. in ℛ Kour.	58	$6\frac{1}{2}$	$5\frac{1}{2}$	$5\frac{3}{4}$	$6\frac{1}{2}$
Zittau, per SPfd. in ℛ Kour.	73	$7\frac{1}{2}$	$6\frac{1}{2}$	$6\frac{3}{4}$	$7\frac{1}{2}$

Alles, was auf Wasserbau- und Schifffahrts-Angelegenheiten Bezug hat, steht unter der Leitung der Schifffahrts- und Hafen-Deputation, welche sich in folgende vorbereitende Sektionen theilt:

1) Zur Inspektion der Stack-, Ufer- und Hafenwerke in

Landfrachten

in den Jahren 1836 und 1837.

von Hamburg nach folgenden Plätzen:

1837.											
Januar.	Februar.	März.	April.	Mai.	Junius.	Julius.	August.	September.	Oktober.	November.	Dezember.
6¼	5½	5¾	5⅝	5⅜	5⅛	5	5	5¾	5¾	6	6½
5¼	4½	4¾	4⅝	4⅜	4⅛	4	4	4¾	4¾	5¼	5¼
2½	2	2½	2¼	2¼	2¼	2¼	2½	2½	2	2	2
8¼	7½	7½	6½	6	6¾	7	6½	7⅜	7½ à 8	8¾	8¾
7¾	7¼	7	6	5½	6	6½	6¼	6½	7¼	7¾	8¼
7½	7	7	6	5¼	5½	6	6¼	6¼	6¾	7¼	8
7¼	6¾	7	6¾	6¼	6¼	6½	6¾	7	7¼	7½	8
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4½	4	4½	4½	4	3½	3½	3½	4	4	4	4½
5	4½	5¼	4¾	4¼	3¾	4	4⅔	5⅓	4½	5¼	4¾
6	5½	6	5¾	5	4¾	5	5⅔	6¼	5½	6½	5½
6	5½	5¾	5½	5	4¼	4¼	5¼	6	5	6	5¼
6	5½	6	5	4½	4¾	5	5¼	6	5½	6	5¾
7	6½	7	6¾	6	6	6	6⅔	7	6½	7½	6½

Kurhaven und Neuwerk, der Anlagen auf der Elbe, der Quarantaine=Anstalt zu Kurhaven und Inspektion der Deiche;

2) zur Inspektion des Nieder=, Ober= und Holzhafens, der Düve, der Häfen, Kanäle und der Alster, der Navigationsschule, der Aufsicht über die im Gebrauche befindlichen Schiffe der Stadt und in der Nähe von Hamburg.

3) Zum Loots- und Tonnenwesen, zu den Magazinen, Arsenalen, Signalen ꝛc. auf der ganzen Elbe, in Hamburg und Ritzebüttel. —

Die Ebbe und Fluth auf der von S. O. nach N. W. strömenden Elbe äußert ihre Rückwirkung bis 4 Meilen oberhalb Hamburg, etwas über Hoopte hinaus; der Unterschied des höchsten und niedrigsten Wassers beträgt: bei Hamburg durchschnittlich 6. 5 Fuß, bei Kurhaven 9.7 Fuß, an der Mündung der Elbe gegen 12 Fuß. Die gewöhnliche Fluthhöhe der Nordsee zeigt am Hamburger Pegel 6 Fuß 8 Zoll. Die Fluth dauert gewöhnlich bei Hamburg 4 Stunden 18 Minuten und tritt 5¼ Stunde später als in Kurhaven ein; die Ebbezeit, 8 Stunden 6 Minuten während, tritt 4 Stunden später ein als in Kurhaven *). Die Hafenzeit oder die Zeit der vollen Fluth (Hochwasser) ist an den Tagen des Neu- und Vollmonds:

Zu Helgoland um 11 Uhr,

Am Ausflusse der Elbe	Hochwasser.				Niedrigwasser.			
(bei der rothen Tonne)....	um 12	Uhr	—	Min.	6	Uhr	—	Min.
zu Kurhaven	» 1	»	5	»	7	»	15	»
an der Medem-Mündung....	» 1	»	30	»	8	»	—	»
an der Oste-Mündung.....	» 1	»	45	»	8	»	15	»
zu Glückstadt............	» 3	»	—	»	10	»	—	»
vor der Schwinge-Mündung..	» 3	»	45	»	11	»	—	»
bei Schulau..............	» 4	»	15	»	11	»	45	»
zu Hamburg...............	» 5	»	6	»	12	»	45	»
zu Harburg...............	» 5	»	26					

*) Während in der See die Zeiten zwischen Hoch- und Niedrigwasser und zwischen Niedrig- und Hochwasser einander nahe gleich sind, ist dies bekanntlich in den Flüssen nicht der Fall; eine Folge der allmähligen Kraftabnahme der Fluth beim Stromaufwärtsgehen.

Der Fall der Elbe von Hamburg bis zur Mündung (18 geogr. Meilen, nicht 60 bis Kuxhaven, wie in Whewells Abhandlung über Fluthwellen deutsch von Berghaus gesagt ist) ist mithin 2 Fuß 8 Zoll; die größte Schnelligkeit des Fluthstroms (des gegen den eigentlichen Wasser-Abfluß drängenden Stroms) beträgt bei Hamburg 2 Fuß, bei Kuxhaven 4½ Fuß in der Sekunde; die größte Schnelligkeit des abfließenden Wassers der Ebbe dagegen bei Hamburg 3 Fuß, bei Kuxhaven 6½ Fuß in der Sekunde.

Hamburgs Hafen-Anlagen.

Hamburg ist am rechten Elb-Ufer und zwar an demjenigen Arme des Flusses belegen, welcher die Norder-Elbe genannt wird. Diese ist neben der Stadt durchschnittlich 1000 bis 1200 Fuß breit und 14000 Fuß lang. Von der Elbhöhe bis zur Brookbrücke zieht sich ein aus dem Strome gebildetes Wasserbassin von etwa 2,000,000 Hamb. □Fuß Größe, allmählig an Tiefe abnehmend, hin, welches die Seeschiffe aufnimmt, Jonashafen, Huller, auch Rummelhafen, Brandenburger Hafen, Binnenhafen, seinen verschiedenen Abtheilungen nach, genannt, obgleich es mit dem, was man z. B. in England unter einem Hafenbassin versteht, wenig Ähnlichkeit hat. Es hat (oder soll haben) eine Tiefe von 13 Fuß unter dem Null-Punkte der Wassermarken (welcher den niedrigsten Ebbestand bezeichnet, während ordinair niedrig Wasser an diesem Fluthmesser 3 Fuß 4 Zoll messen soll); welche Tiefe jedoch nach dem Binnenhafen zu allmälig abnimmt. Ein Theil des Jonashafens wird jetzt für Dampfschiffe eingerichtet; die bisher daselbst befindlich gewesenen größten Seeschiffe sollen in den an den Huller Hafen (auch Rummelhafen genannt) stoßenden Theil des Bassins verwiesen werden; die Schiffe, welche diesen bisher einnahmen, in den Brandenburger Hafen (O. S. O. Theil des Rummelhafens);

für die hier und im Binnenhafen bisher befindlich gewesenen Wattenfahrer wird ein neuer Hafen in demjenigen Theile des Stadtgrabens eingerichtet, welcher zwischen Richters Werft und dem Sandthore liegt, mit 2 Fuß Tiefe unter 0. Sowohl der innere Theil des Hafens vom äußeren, als der Außenhafen von der Elbe ist durch eine Pilotenreihe getrennt. Letzterer, durch eine starke Bucht der Elbe gebildet, bietet vermöge seiner von allen Seiten gegen Stürme geschützten Lage, in der Regel einen sicheren Ankerplatz dar; obgleich er, im Vergleich mit wirklichen Häfen, eigentlich nur eine gute Rehde genannt werden kann. Allein sind Stürme von hohem Wasser oder Eisgange begleitet, so gewährt der s. g. Außenhafen, wie traurige Ereignisse beweisen, den Schiffen gar keine Sicherheit. Der Binnenhafen, beim Niederbaume am Blockhause beginnend, hat am Eingange im Fahrwasser durchschnittlich 10 Fuß Wasser über 0 bei ordinairem Hochwasser, welches weiter hinein allmälig bis auf 5 Fuß abnimmt; er steht mit dem Oberhafen mittelst eines Fleeths in Verbindung, welches neben den Mühren und der Dovenfleethstraße hingeht. Der Oberhafen beginnt bei der Wandrahms-Brücke und zieht sich vor dem Deichthore vorbei bis zum Oberbaume hin; er ist zur Aufnahme der oberländischen Fahrzeuge bestimmt.

An die Packhäuser, welche neben den Binnenfleethen liegen, müssen die Waren sowohl aus den See- als Fluß-Schiffen, durch kleine Kähne gebracht werden. Da jedoch die meisten dieser Fleethe sehr verschlammt sind, auch der Hafen nicht durch Dämme und Schleusen geschlossen ist, also zur Ebbezeit das Wasser großentheils abläuft: so läßt die Kommunikation mit diesen Packhäusern sehr viel zu wünschen übrig. Eine fernere Folge des jetzigen Zustandes ist, daß bei anhaltenden südöstlichen Winden ein wahrer Wassermangel entsteht, während starke Winde entgegengesetzter Richtung, z. B. aus Nordwest, das Wasser so

hoch heran treiben, daß ein Theil der Stadt überschwemmt wird. Schon bei 13 Fuß über dem 0 Punkte steht ein Theil der Kellerwohnungen unter Wasser, und selbst Fluthen von 16 bis 17 Fuß über 0 gehören nicht zu den Seltenheiten.

Außerhalb des Oberbaums befinden sich die Holzhäfen, zur Aufbewahrung der von der Ober=Elbe gekommenen auseinander genommenen Flöße dienend. Zum Oberhafen gelangt man durch die s. g. Norder=Elbe, welche etwa 1½ Meile oberhalb Hamburg von der bei Harburg vorbeifließenden Süder=Elbe sich trennt; Beide vereinigen sich wieder durch verschiedene Arme unterhalb Altona und bei Finkenwerder. Die Erhaltung der nöthigen Fahrwassertiefe in der Norder=Elbe erfordert, der immer zunehmenden Versandungen wegen, eine große Aufmerksamkeit. Ungeachtet aber die Stadt Hamburg durch Sicherung der Ufer gegen Abbrüche und daraus erfolgende Erweiterung des Profils, durch das Wegtreiben vorhandener Sandbänke, durch Abheben der Sandbänke und Zerstörung ihrer flachen Dossirungen, durch Ausbaggern und vorzüglich durch Verlängerung des Separationsbaues oberhalb Harburg bedeutende Anstrengungen in früheren Zeiten gemacht hat: scheint das Fahrwasser in der Norder=Elbe sich doch zu verschlechtern. Zur Erleichterung der Schifffahrt sind in der Norder=Elbe vom Buntenhause bis zur Hofe Strauchbaaken gesetzt, wovon die westlichen an der Seite von Wilhelmsburg schwarze Lappen, die östlichen bei Ochsenwerder weiße Lappen tragen.

Zum Austiefen und Reinigen der Häfen und des Fahrwassers ist 1834 eine kleine, 1838 eine große Dampfbagger=Maschine angeschafft. Die kleine Maschine ist in London von Hunter und English gebauet, sie kostet 1400 Pfd. St., mit dem hier gebaueten Fahrzeuge und Einrichtung 60 bis 70,000 Mark. Die Maschine des großen Baggers ist von Brereton und Vernon in Hull verfertigt, sie kostet 2000 Pfd. St. und

mit Fahrzeug und Einrichtung 100,000 Mark. Der kleine Bagger reinigt auf 6 bis 7 Fuß Tiefe, der große bis jetzt auf 13, soll jedoch bis auf 20 Fuß Tiefe gebraucht werden können. Von mittelfestem Sandgrunde schafft der kleine in 5 Minuten eine Schute, à 300 Kubikfuß, fort, der große bis jetzt auch nicht mehr. Bei den früheren Bagger-Einrichtungen kosteten in Akkord 300 Kubikfuß mittelfester Sand auf 5 Ruthen Höhe hinaufgeschoben 4 Mark; mit dem kleinen Dampfbagger (ohne die Zinsen des Anlagekapitals, als welche nebst den Unterhaltungskosten auf 10 Prozent zu berechnen sind) 5 bis 6 Mark. Die Erfolge des Baggerns werden sehr vermindert durch die Ebbe und Fluth, theils weil bei Hoch-Wasser die Maschinen nicht arbeiten können, theils weil die Fluth immer von Neuem Sand anbringt. Außerdem sind einige zweckmäßig eingerichtete, durch Menschenkraft bewegte Baggermaschinen auf Schuten stehend vorhanden, deren jede pptr. 7000 Mark kostet. Der kleine Grasbrook, eine an der linken Seite des Fahrwassers belegene Insel, wird durch die ausgebaggerte Erde erhöht, um zu Anlagen, z. B. von Steinkohlen-Magazinen, benutzt zu werden, wie dies früher mit dem großen Grasbrook (einer Insel an der Hamburger Seite) geschehen ist.

Bestimmungen über die Benutzung der Häfen und die Schifffahrt auf der Elbe überhaupt sind enthalten in

1) dem Reglement für die Schifffahrts- und Hafen-Deputation vom 15. September 1814;
2) der Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk vom 23. März 1786;
3) der Verordnung, wonach alle Schiffer, die in Hamburg ankommen und vor und in dem Hafen liegen, sich zu richten haben, vom 15. Februar 1815, mit späteren Zusätzen;
4) der Hafen-Ordnung vom 22. Dezember 1837;

5) der Verordnung über die Benutzung der Holzhäfen, vom 16. November 1815;
6) dem Reglement und der Instruktion für die Hafenrunde, vom 19. Juni 1822;
7) dem Mandate, das Ankern von Fahrzeugen im Fahrwasser der Elbe oberhalb Altona betreffend, vom 25. Juli 1821;
8) dem revidirten Reglement des Wasser-Schouts, vom 15. Mai 1786.

Hamburg besitzt nach der Liste von 1838 153 eigene Seeschiffe, mit einem Gesammtgehalte von etwa 11,950 Kommerzlasten, wovon 47 über 100, 62 von 50 bis 100 Kommerzlasten tragen; im Jahre 1788 waren 159 eigene Schiffe vorhanden, deren Werth auf 1,600,000 Mark Banko berechnet wurde. Es treibt mithin, im Verhältniß zu seinem Verkehre, nicht sehr viel eigene Rhederei; wahrscheinlich wird jedoch der am 1. Januar 1837 errichtete Verein Hamburger Rheder, sowie die zunehmende Verschiffung von Auswanderern, zur Ausdehnung auch dieses Erwerbzweiges beitragen.

Von den fabrikmäßigen Betrieben Hamburgs sind hervorzuheben:

1) sechs Eisengießereien, sämmtlich jedoch ohne bedeutenden Umfang;
2) drei bedeutende Dampfmahlmühlen, welche aber lediglich das Mahlen des Korns besorgen;
3) drei Mehlfabriken, welche dieses Fabrikat beuteln und versenden, oder zu Schiffbrod verbacken;
4) zwei große Salzschlachtereien liefern den Schiffen Ochsen- und Schweinefleisch und exportiren z. B. nach dem englischen Nord-Amerika große Quantitäten;
5) mehrere Maschinenfabriken, deren eine, so eben vollendet, einen sehr erheblichen Umfang erhält;
6) verschiedene Schiffswerfte;

7) mehrere Reepschlägereien;
8) zwei große Fournürschneidereien;
9) die in bedeutender Ausdehnung betriebene Verfertigung von Möbeln;
10) eine sehr große Fabrik, welche mit Verarbeitung von Elfenbein, Fischbein, Rohr, Stöcken u. s. w. sich beschäftigt;
11) eine gegen früher geringe Zahl von Zucker-Raffinerien, welche überdem z. B. den Holländischen an Umfang und Einrichtung nachstehen. Schon 1790 waren 217 Raffinerien vorhanden;
12) viele und ansehnliche Tabacksfabriken;
13) sehr ausgedehnte, auch für den überseeischen Export arbeitende Branntweinbrennereien;
14) mehrere Thranbrennereien.

Folgende Einrichtungen und Bestimmungen zur Beförderung des Handels sind theils vom Hamburger Staate, theils von Privaten ausgegangen:

a) Die Erleichterung der Gewinnung des Bürgerrechts, sowie Gesetze, die dahin zielen, es jedem Fremden unmöglich zu machen, ohne Vermittelung eines Hamburger Bürgers, Handel im Großen zu treiben. Nach dem Reglement von 1710, welches noch in Kraft ist, wird nur der als erbgesessener Bürger angesehen, der in der Stadt ein Haus besitzt, für welches er wenigstens 1000 Rthlr. Spezies eigenes, nicht geliehenes Geld bezahlt hat. Wer außerhalb der Stadt wohnt, wird nur als erbgesessener Bürger betrachtet, wenn er bei den obigen Bedingungen ein Haus oder liegende Gründe besitzt, worin er 2000 Rthlr. Spezies zahlte. In früheren Zeiten galt in beiden Fällen die Regel, daß der Aufzunehmende sich zur evangelisch-lutherischen Religion bekennen müsse. Späterhin ist diese Regel jedoch gefallen. Der Unterschied zwischen Groß- und Klein-

Bürgern ist lediglich auf die ausgedehntere oder geringere Handelsfreiheit begründet.

b) Der freie Transit und dessen Beschränkung zu Gunsten Hamburgs auf diejenigen Güter, welche innerhalb der Stadt gelöscht werden (Zoll-Verordnung vom 12. Febr. 1835, §. 10.).

c) Die Kommerz-Deputation (seit 1665), Vertreterin des Kaufmannsstandes. Sie hat das Gesammt-Interesse des Handels wahrzunehmen, wird in allen Handelssachen vom Senate zu Rathe gezogen, ruft die Kaufmannschaft zu Berathungen zusammen, besorgt die den Handel betreffenden Anschläge auf der Börse und läßt unter ihrer Leitung die Geld- und Wechsel-Kourse, sowie den großen Preis-Kourant anfertigen. Mitglieder der Kommerz-Deputation sitzen in allen anderen Deputationen, bei deren Geschäften der Handelsstand interessirt ist; sie besitzt eine bedeutende Bibliothek geeigneter Schriften.

d) Die Makler-Deputation zur Ausführung der Makler- und Kourtage-Ordnung, vom 9. December 1824.

e) Einige und zwanzig Assekuranz-Gesellschaften zur Versicherung gegen See-Gefahr; wobei die Assekuranz- und Haverie-Ordnung vom 10. Septbr. 1731 als Norm dient (Assekuranz-Klubb, Assekuranz-Witwen-Kasse). Der Belauf der gemachten See-Versicherungen betrug während der letzteren Jahre jährlich mehr als 220 Mill. Mark Banko.

An Assekuranz-Prämien auf Waren mit Börsen-Usancen, bei guten Schiffen, sind von oder nach Hamburg bezahlt:

In den Jahren 1788 bis 1790.		In den letzteren Jahren.
$\frac{3}{4}$ bis 3 p.C.	Hull, Goole, Leith	$\frac{5}{16}$ bis 2 p.C.
$\frac{3}{4}$ » 3 »	Newkastle, Sunderland	$\frac{3}{8}$ » 2 »
— —	Banffer Küste.	$\frac{3}{4}$ » $2\frac{1}{4}$ »
$\frac{3}{4}$ » 3 »	London	$\frac{5}{16}$ » 2 »
$\frac{3}{4}$ » 4 »	Poole, Falmouth, Cowes....	$\frac{1}{2}$ » $1\frac{1}{2}$ »

In den Jahren 1788 bis 1790.				In den letzteren Jahren.			
1½	bis	5	p.C.	Bristol, Cardiff	5/8	bis	3 p.C.
1½	»	5	»	Liverpool, Lancaster	5/8	»	4½ »
1	»	2	»	Bremen	3/8	»	2 »
1	»	2	»	Emden, Leer, Norden	3/8	»	2 »
¾	»	2	»	Amsterdam, Rotterdam	7/8	»	2 »
—		—		Antwerpen, Brüssel	7/16	»	2 »
1	»	3	»	Ostende, Gent, Dünkirchen	7/16	»	2 »
—		—		Havre	3/8	»	2½ »
1	»	3	»	Rouen	½	»	3 »
1	»	4	»	Bordeaux, Nantes	¾	»	4½ »
1¼	»	5	»	Bayonne, Bilbao	¾	»	4½ »
1¼	»	6	»	Oporto, Lissabon	5/4	»	4 »
1½	»	6	»	Cadix, Gibraltar	¾	»	4 »
1½	»	6	»	Malaga, Sevilla	¾	»	4 »
1½	»	6	»	Alicante, Barcellona	7/8	»	4 »
1¾	»	6	»	Cette, Marseille	1	»	4 »
—		—		Algier ꝛc.	1½	»	4 »
1¾	»	6	»	Genua, Livorno, Neapel	1	»	4 »
2	»	6	»	Messina, Palermo	1	»	4 »
2	»	5	»	Galipoli	1	»	4 »
3	»	6	»	Triest, Venedig	1½	»	4 »
3	»	6	»	Zante, Cephalonien, Candia	1¾	»	4½ »
—		—		Smyrna, Tschesme (frei von Quarant.-Kosten)	2	»	4½ »
—		—		Trapezunt	2½	»	5 »
1	»	2	»	Tönning, Husum	½	»	1½ »
—		—		Ringkiöbing, Ripen, Warde	½	»	1¾ »
—		—		Christiania, Drammen	½	»	2¼ »
1	»	1½	»	Stavanger, Bergen	½	»	2¼ »
1	»	2	»	Drontheim, Christiansand	5/8	»	2½ »
—		—		Tromsöe, Hammerfest	1	»	2¾ »
1¼	»	5	»	Archangel (Hinreise)	1¼	»	1½ »

In den Jahren 1788 bis 1790.		In den letzteren Jahren.
— bis — p.C.	Aalborg, Randers, Aarhuus . .	½ bis 2 p.C.
1 » 3½ »	Halmstadt, Gothenburg.	½ » 2 »
1 » 3½ »	Kopenhagen, Helsingör.	½ » 2 »
— —	Wismar, Rostock, Stralsund. .	⅝ » 2 »
1¾ » 4 »	Stettin, Königsberg, Danzig .	⅝ » 2 »
1¾ » 4½ »	Riga, Libau.	¾ » 2 »
1¾ » 4½ »	St. Petersburg.	⅞ » 2¼ »
1¾ » 4½ »	Stockholm.	¾ » 2 »
1½ » 4 »	Madeira, Teneriffa.	1 » 4 »
— —	Nordamerikanische Häfen	1 » 4 »
— —	St. Thomas, Portorico	1 » 3½ »
— —	St. Domingo.	1¼ » 4 »
— —	Laguayra, Puerto=Cabello . . .	1 » 4 »
— —	St. Jago u. Trinidad de Cuba	1½ » 4 »
— —	Havanna, Matanzas	1½ » 4 »
— —	Veracruz, Tampico	2 » 4½ »
— —	New Orleans, Mobile	1½ » 4 »
— —	Bahia, Pernambuco.	1¼ » 4 »
— —	Rio Janeiro.	1¼ » 4 »
— —	Buenos=Ayres, Montevideo . .	1½ » 4 »
— —	Valparaiso, Lima	3 » 5½ »
— —	Vorgebirge der guten Hoffnung	3 » 4½ »
— —	Batavia, Sincapore.	3 » 5 »
— —	Bengalen, Bombay.	4 » 5 »
— —	Canton, Manilla	4½ » 5½ »

Für Casco, rohe Zucker frei von 3 oder 5 Prozent Untergewicht, für Waren frei von 10 Prozent Beschädigung und für Casco in Ballast oder mit Salz= und Holz=Ladung, Knochen, Samen und Getreide; im Verhältniß höhere Prämie.

Für Kontanten, so wie auch bei Dampf= oder Packet=Böten, sind die Prämien niedriger.

f. Die Bank (seit 1619), keine Zettelbank, wie z. B. die

Londoner, nicht auf Wechsel diskontirend, keine Vorschüsse machend, sondern mit dem alleinigen Zwecke, die Zahlungen durch Zu- und Abschreiben in den Büchern zu erleichtern, die Kapitalien (in Silberbarren) der Privatleute aufzubewahren (im Jahre 1813 mehr als 7½ Mill. Mark Banko) und den Werth der Handelsmünze (Bankomark) unwandelbar festzustellen. Wie die Londoner Bank für den Goldwerth, so ist die Hamburger für den Silberwerth im großen Handel als Regulator anzusehen. 16 Loth (mindestens 15 Loth 12 Grän) fein Silber wird gleich gerechnet 27 Mark 10 Schilling Banko; will jedoch Jemand 1 Mark fein aus der Bank ziehen, so wird solche zu 27 Mark 12 Schilling Banko berechnet, welche ⅑ Prozent Verlust als Ersatz der Verwaltungskosten zu betrachten sind.

g) Die Börsen-Deputation, welcher die Verwaltung der Börse nach Anleitung der Börsensaals-Ordnung vom 22. Juni 1747 obliegt. Ein neues Lokal ist im Bau und ein neues Reglement in der Berathung begriffen.

h) Die Börsenhalle, zu ähnlichen Zwecken dienend, auch Centralpunkt aller den Handel interessirenden Nachrichten.

i) Das Handelsgericht, verfahrend nach der Handels-Gerichts-Ordnung vom 15. Dezember 1815 und dem handelsgerichtlichen Reglement vom 21. Februar 1816.

k) Die Telegraphen-Linie zwischen Hamburg, Altona und Kurhaven (8 Stationen).

l) Die Deputation zur Korn-Ordnung vom 11. Febr. 1737.

m) Die Theerhof-Kommission, begründet durch die Theerhofs-Ordnung vom 14. Dezember 1820.

n) Der Güterbestätter (Reglement vom 16. Januar 1764), die Litzenbrüder (Ordnung vom 2. Dezember 1720), Krahne und Krahnzieher (Krahn- und Pfünder-Ordnung vom 25. Mai 1736), Quartierleute, Packer, Jollenführer, Droschken und Taxen für dieselben.

o) Beeidigte Dollmetscher und Übersetzer.

p) Regelmäßige Schiffsgelegenheiten oder Fährschiffe nach fast allen in der Umgegend belegenen Orten.

q) Die gesetzlichen Bestimmungen über öffentliche Verkäufe, vom 8. September 1766; über das Hausiren, vom 18. Dezember 1733; über Falliten von 1753; über das Wechselrecht, von 1711, 1729 und 1732; gegen Vor- und Aufkäuferei von 1721 und 1. April 1819. Die Verordnung über die bei Errichtung, Veränderung und Aufhebung von Handlungs-Sozietäten, Handlungs-Firmen, Prokuren und anonymen Gesellschaften, beim Handelsgerichte zu machende Anzeige vom 28. Dezember 1835.

r) Die Salzmesser und Träger (Ordnung vom 3. August 1668), die Kalkmesser (Publikandum vom 21. Oktober 1815), Steinkohlenmesser und Träger (Verordnung vom 22. April 1825 und 7. Mai 1827), die Holzwracker (Ordnung vom Jahre 1743), Wein-, Branntwein- und Thran-Royer (Regulativ vom 19. Aug. 1751, 10. Mai 1752, 21. Mai 1821); beeidigte Segeltaratoren.

s) Die Gesellschaft zur Beförderung der Künste und nützlichen Gewerbe sowohl, als die Gesellschaft zur Verbreitung mathematischer Kenntnisse, sind auch für Handel und Gewerbe wirksam.

t) Der im Jahre 1829 errichtete, im Jahre 1838 erneuerte Vorschuß-Verein; so wie die Vorschuß-Anstalt für Gewerbetreibende.

u) Die Konsulate anderer Staaten in Hamburg (36) und die Konsulate Hamburgs an fremden Plätzen (80).

v) Die mit mehreren Staaten abgeschlossenen Schifffahrts- und Handels-Verträge.

Solche Verträge sind errichtet, mit

England unter dem 8. Februar 1719, den Häringshandel betreffend;

Dänemark am 28. April und 3. Juli 1736;

Spanien am 14. November 1752;

Frankreich unter dem 1. April 1769, verlängert am 17. März 1789;

den übrigen Elb-Uferstaaten wegen der Elbschifffahrt, am 13. Juni 1821, mit Nachtrag vom 18. September 1824.

Großbritannien und Irland unter den 29. September 1825.

Brasilien am 17. November 1827;

den vereinigten Staaten von Nordamerika am 20. Dezbr. 1827 und 4. Juni 1828;

Preußen am 4. Oktober 1828;

Mexico 1828;

Venezuela am 27. Mai 1837.

Zur Sicherung der Schifffahrt auf der Elbe, wovon Hamburg die bedeutenden Kosten trägt, sowie überhaupt zur Beförderung der Schifffahrt dienen:

a) Das Lootsenwesen, geordnet durch die Loots- und Pilotage-Ordnung vom 18. Februar 1750. Bei der rothen Tonne, vier Meilen von Kurhaven, oder im Sturme zwischen den Tonnen D. C. und № 6, etwas über 2½ Meile von Kurhaven, liegt die bewaffnete Hamburger Lootsgaliote, die verpflichtet ist, jedem einsegelnden Schiffe einen Lootsen zur sicheren Aufbringung auf die Elbe zu geben. Sie wechselt alle 14 Tage die Station und hat stets, außer dem Kapitain und 3 Matrosen, von den vorhandenen 30 Lootsen einen Theil an Bord. Von diesen Hamburgischen Admiralitäts-Lootsen werden alle Schiffe, die über 20 Last messen, bis in die Nähe von Glückstadt (der Bösch) geführt, wo sie den Lootsen einer Holsteinisch-Hannoverschen Verbrüderung übergeben werden. Das zwischen den weißen Tonnen № 3 und 4 liegende zweite Leuchtschiff dient zugleich, die Lootsen von den in See gehenden Schiffen aufzunehmen. Für die Schiffer existirt zwar kein gesetzliches Zwangsrecht, sich dieser Lootsen zu bedienen, jedoch machen

die Assekuranz-Gesellschaften es zur Bedingung; für die Hinunterfahrt zur See steht ihnen eine freie Wahl unter allen Elblootsen zu. Die über 6 Fuß tief gehenden Blankeneser Schiffe müssen, selbst ohne einen Lootsen genommen zu haben, wenn sie auf Hamburg fahren, die Hälfte des Admiralitäts-Lootsengeldes erlegen, wozu sie durch ihre eigene in Blankenese bestehende Assekuranz-Gesellschaft nicht genöthigt werden.

b) Die festen und beweglichen Tag- und Nacht-Signale:

1) Feste Signale sind: die Schaarhörnbaake 110 Fuß hoch, Nordbaake an der Insel Neuwerk 80 Fuß hoch, der kleine Leuchtthurm auf Neuwerk, dessen Licht 64 Fuß über der Meeresfläche ist, der große Thurm daselbst mit 120 Fuß erhabenem Lichte, die Klapmützenbaake auf Neuwerk 42 Fuß hoch, die Kugelbaake auf der äußersten Spitze des festen Landes am linken Elb-Ufer, der Leuchtthurm zu Kurhaven mit 86 Fuß über der Meeresfläche befindlichem Lichte, und die Baake beim Grodener Stack.

2) Bewegliche Signale: das erste Signal- und Leuchtschiff, eine halbe Meile seewärts von der rothen Tonne vor einem Musheron-Anker von 5000 Pfd. liegend, die bereits erwähnte Lootsgaliote, das zweite Leuchtschiff, das bewaffnete Wachtschiff auf der Rhede von Kurhaven; etwa 80 Tonnen zur Bezeichnung des Fahrwassers, welche am Nordwalle weiß sind und eine mit einer Fahne versehene Spitze zeigen, am Südwalle hingegen schwarz sind und mit dem platten Boden aus dem Wasser hervorragen. Sie nehmen stromaufwärts allmälig an Größe ab; Hamburgische Tonnenleger sind an verschiedenen Punkten des Stroms zu ihrer Beaufsichtigung angestellt. Bei eintretendem Froste werden statt der Tonnen Eis-Boyen gelegt, jedoch nur oberhalb Kurhaven.

c) Die Quarantaine-Anstalt zu Kurhaven, eigentlich

nur eine Untersuchungs-Quarantaine, nicht ein Lazareth, noch eine Anstalt zur Löschung und Reinignng wirklich verdächtiger Ladungen; dergleichen werden namentlich nach Kansoe oder Christiansand verwiesen. (Verordnung vom 22. Dezember 1817, die Obliegenheiten der Schiffskapitaine hinsichtlich der Quarantaine betreffend).

d) Die in Beziehung auf Everführer, Leichterschiffer und Jollenführer erlassenen Verordnungen. Durch die Hamburgische Verordnung vom 23. März 1786 ist bestimmt, daß durchaus keine Leichterschiffer zugelassen werden sollen, deren Mannschaft nicht von der betreffenden Hamburger Behörde angestellt ist; und aus einer Bekanntmachung der Schifffahrts- und Hafen-Deputation vom 27. April 1835 erhellt, daß auch alle Leichterschiffer, die von Hamburg nach Kuxhaven oder nach einer anderen Gegend der Elbe und zurück Waren zu bringen haben, ein Hamburger Patent lösen müssen. Ferner setzt eine Hamburger Verordnung vom 15. Februar 1815 fest, daß kein Schiff in einem Fahrzeuge löschen oder aus selbigem laden soll, wenn es nicht abseiten der Stadt mit einer Nummer versehen ist. Die Hamburger Regierung hat gewußt, durch diese und ähnliche Bestimmungen, ihren Leichterschiffern und Everführern ein Monopol zu verschaffen, welches alle Schiffer anderer Staaten von diesem einträglichen bedeutenden Erwerbszweige ausschließt.

e) Die Navigationsschule in Hamburg und der in Kuxhaven ertheilte ähnliche Unterricht.

f) Die Regulative vom 6. November 1826 und 7. Februar 1833, wodurch bestimmt ist, daß Niemand als Steuermann auf einem Hamburger Schiffe zugelassen werden soll, der nicht zuvor theoretische und praktische Beweise seiner vollständigen Befähigung geliefert hat. Auch die damals bereits vorhanden gewesenen Steuerleute haben sich einer desfallsigen Prüfung unterwerfen müssen.

g) Die Ordnung der Schiffszimmerleute vom 7. April 1788.

h) Das Düpe-Mandat vom 18. Februar 1711, welches Bestimmungen über das Baggern der Flüsse und Fleethe enthält. Wegen der Alster und Bille sind noch besondere Verordnungen erlassen.

i) Die Vorschriften über das Sandbaggern und Sandgraben in der Elbe, gegeben durch Verordnung vom 4. Mai 1835.

k) Die Aufhebung der Schiffbauerzunft unter dem 20. December 1838. Die früher den Schifferalten zugewiesenen Taxationen werden jetzt durch Schiffbauer vorgenommen, welche die Kommerz-Deputation jährlich ernennt.

Hamburgs Zollwesen, Schiffahrts- und Hafen-Abgaben.

Bis zum Jahre 1814 bestanden vier Zölle: der Herren-, Bürger-, Schauenburger-, Admiralitäts-Convoy-Zoll.

Der Herrenzoll war zu erlegen von allen see-, fluß- und landwärts ein- oder ausgehenden Gütern, auch von Schiffgefäßen (Lastzoll, betrug im Durchschnitt 3/8 Prozent des Werths der Waren).

Der Bürgerzoll (Baakenzoll, gleichfalls durchschnittlich 3/8 Prozent betragend), von allen aus der See ankommenden und zur See versandt werdenden Gütern; auch von Schiffgefäßen (Schiffszoll).

Der Admiralitätszoll (für Unterhaltung der Lootsen und Seesignale 1/2 bis 1 1/3 Prozent betragend) lastete auf Gütern, welche nach und von England, Frankreich, Rußland, Portugal, Spanien und dem Mittelmeere gingen oder kamen.

Der Schauenburgische Zoll war zu erlegen (stückweise) von allen aus der Stadt abgehenden Waren, wenn solche Fremden d. h. Nichtbürgern gehören oder von denselben versandt werden:

»wenngleich auch solche Güter nicht eben wirklich in die Stadt, sondern nur bis an die Stadt, vor ihre Thore oder Bäume kommen und von da weiter gehen.«

Die Zoll=Ordnung von 1636 verordnet:

2) Es soll ein Jeglicher, sowohl Fremde als Bürger, die zollbaren Güter und Waren recht und alſo taxiren, als er dieselbe um baar Geld geben und nehmen will.

Ferner:

23) Imgleichen sollen alle aufwärts fahrende Schiffer, alsobald auf dem Baum, da sie einkommen, ihre innehabende Güter richtig angeben.

Von dem Neuwerker Zoll (später Herrenzoll genannt) wird behauptet, daß er ein Seezoll sei und deßhalb von allen Waren, welche auf die Elbe seewärts kommen, bezahlt werden müsse, selbst wenn sie Hamburg nicht berühren. (Dieß scheint jedoch eine Usurpation zu sein, indem ursprünglich der Neuwerker Zoll kein Waren= sondern ein Schiffzoll gewesen ist). —

In dem Bürgerkonvente am 6. Juni 1814 kam zuerst in Frage, ob die 4 älteren Stadtzölle beizubehalten oder in einen Einzigen zu verschmelzen seien.

Der Senat hielt Letzteres für sehr bedenklich; als jedoch die Bürgerschaft darauf bestand, wurde eine versuchsweise Vereinigung auf 3 Monate dahin beliebt, daß

von allen seewärts hieselbst aus= und eingehenden Waren und von den seewärts gekommenen außerhalb dieser Stadt auf der Elbe gelöschten

hernach zu Wasser oder zu Lande auf hier kommenden Waren der Zoll mit 1½ Proz. Kour. von Banko, vom Werthe nach dem laufenden hiesigen Börsenpreise, und von den landwärts ein= und ausgehenden Waren mit ½ Proz. Kour. von Banko vom gleichmäßigen Werthe, zu entrichten.

(Verordnung vom 20. Juni 1814).

Unter dem 23. Novbr. 1814 wurde eine neue Zoll-Ordnung publizirt, welche die obigen Bestimmungen wörtlich, jedoch mit dem Zusatze:

landwärts oder auf Flüssen, und außerdem folgende Bestimmungen enthielt:

Art. 2. Von Waren, die zu Wasser oder zu Lande von hier versandt werden, um auf der Elbe

außerhalb des Zollbezirks

seewärts verladen zu werden, ist der nämliche Zoll von 1½ Proz. Kour. vom Bankowerthe, als wenn sie von hier unmittelbar seewärts versandt würden, zu zahlen.

Art. 14. Transitogut ist allein solches Gut, welches zur Spedition und weiteren Beförderung über Hamburg, es sei für Rechnung eines Hamburgers, oder für fremde Rechnung, anhero gebracht wird: Zur Transito-Freiheit sind nur hiesige Bürger, oder anderweit im hiesigen nexu befindliche Einwohner berechtigt. Indeß muß in jedem Falle die ankommende Ware direkt auf hier gekommen und verladen sein.

Art. 16. Sobald die Schiffe bei der Ankunft resp. Altona und oberhalb den Baum passirt sind, sind solche der hiesigen Zollverfügungen unterworfen.

Art. 24. Kein Ever noch sonstiges Fahrzeug, bei Strafe der Konfiskation desselben, darf dazu gebraucht werden, Waren vom Bord der Seeschiffe zu holen, oder an Bord derselben zu bringen; sofern es nicht mit einer Nummer abseiten der Zolldeputation versehen sein wird. —

Eine revidirte Zoll-Ordnung wurde unter dem 27. März 1816 publizirt, einzelne Abänderungen enthaltend. Schon derzeit drangen die Kommerz-Deputation und die Zoll- und Accise-Deputation auf Herabsetzung der Zölle zur Erleichterung

des Handels, jedoch genehmigte die Bürgerschaft, bei entgegengesetzter Ansicht des Senats, die Prolongation jener Verordnung zu verschiedenen Malen. Im Konvente vom 17. Mai 1821 aber sprach auch die Bürgerschaft für Abänderungen im Zollwesen sich aus, und es kam nun zu Verhandlungen, welche bei dem ernstlichen Widerstreben des Senats (vorzüglich aus finanziellen Gründen) erst unter dem 21. August 1823 zu einer Einigung führten.

Die dadurch beliebten Modifikationen enthält das Additament zur Zoll-Ordnung de dato 29. Oktober 1823. Davon sind hervorzuheben:

ad Art. I. und II. Der, von allen von hier, sowohl seewärts, als land- und flußwärts ausgehenden Waren zu erlegende Zoll ist auf ⅛ Proz. Kour. vom Bankowerth herabgesetzt.

ad Art. XIV. Zu Transito-Deklarationen sind nur die handlungtreibenden hiesigen Bürger und in ähnlicher Art im hiesigen nexu befindlichen Einwohner befugt. (Prolongation mit einigen unbedeutenden Zusätzen 1826).

Im Bürgerkonvente am 23. Juli 1829 entwickelte der Senat die Gründe, welche eine Modifikation der Zölle nothwendig machte; jedoch kam es erst nach mehrfachen Verhandlungen zu einer Einigung, wovon die Folge die revidirte Hamburgische Zollverordnung vom 5. März 1830 war.

Die wichtigste Bestimmung dieses Gesetzes ist die Herabsetzung des Einfuhrzolls von 1½ auf ½ Proz. Kour. vom Bankowerthe.

In dem am 12. Februar 1835 gehaltenen Bürgerkonvente kamen zunächst wieder Verhandlungen über Modifikationen der Zoll-Ordnung vor. Die wichtigsten davon sind die zusätzlichen Bestimmungen wegen des Transito.

Das Kommerzium hatte für den Rummelhafen eine völlige Freiheit vom Warenzolle in Anspruch genommen, unter Bei-

behaltung der Deklarationspflicht; — der Senat aber entwickelt die hiergegen sprechenden gewichtigen Gründe und legt die gefährlichen Folgen dar, welche die Aufhebung der Verpflichtung zur

Deklaration und resp. Verzollung solcher Waren innerhalb der Zoll-Linien, welche den Baum nicht passiren,

haben werde.

Die Bürgerschaft trat sämmtlichen Vorschlägen des Senats bei, und in Folge dessen wurde die noch in Kraft befindliche Zollverordnung vom 25. Februar 1835 erlassen. Der Ertrag der Zölle, aus welchem man, weßhalb ist nicht bekannt, ein Geheimniß macht, ist gewesen:

Vor 1823 im Jahre durchschnittlich 1,230000 Mk. Kour.;

Von 1824 bis 1828 einschließlich jährlich im Durchschnitt 1,023000 Mk. Kour., (davon hat der See-Einfuhrzoll ad 1½ Proz. d. W. geliefert 772000 Kour. Mk.).

Durch die Herabsetzung dieses Zolls auf ½ Proz. entstand während der ersten Jahre ein jährlicher Ausfall von etwa 445000 Mk.; dann hob sich die Einnahme wieder und hat in den letzten Jahren jährlich im Durchschnitt 680 bis 700000 Kour. Mk. betragen.

Das Lootsengeld war durch die Loots- und Pilotage-Ordnung vom 18. Februar 1750, wie folgt, festgesetzt; allein diese hat durch die Kurhavener Lootsen-Ordnung vom 2. Januar 1839 die unten bemerkten Abänderungen erlitten.

a) Für die Strecke von der rothen Tonne bis Freiburg oder Glückstadt wird für jeden Hamburger Fuß Tiefgang entrichtet:

	Zur Sommer-,	Winterzeit.
1) Von den Nordfahrern und mit Kohlen beladenen Schiffen	2 Mk.	3 Mk.
2) Von allen tiefer als 4 Fuß gehenden		

	Zur Sommer-,	Winterzeit.
Fahrzeugen, wenn sie nur mit Ballast beladen sind (z. vgl. Nr. 7.) . . .	2 Mk.	3 Mk.
3) Von allen Schiffen, die mit Salz oder Korn beladen sind	3 »	4 » 8 Schl.
4) Wenn solche Schiffe (wie unter 2 und 3 bezeichnet) wenigstens ⅓ Parthei Stückgüter daneben geladen haben .	4 »	6 » — »
5) Von den mit Heringen oder Bückingen beladenen Schiffen	2 »	3 » — »
6) Von allen Fahrzeugen, die mit Wein, Öl, Meth, Essig, Thran, Eisen, Blei, fremdem Holze, mancherlei Fischen, oder Packen und Sacken beladen sind . .	4 »	6 » — »
7) Von sämmtlichen aus weit entfernten Gegenden kommenden Schiffen, sie mögen geladen haben was sie wollen, oder in Ballast gehen	4 »	6 » — »
8) Von allen Schmacken, die zwischen Holland, Friesland und Hamburg mit Stückgütern fahren	4 »	6 » — »
9) Die nicht aus der See anlangenden und weniger als 4 Fuß tief gehenden Fahrzeuge sind nicht lootsenpflichtig.		

b) Für die Strecke von Freiburg oder Glückstadt bis Wittenbergen, oder an den Blankeneser Sand (d. s. g. Obergeld) für jeden Fuß Tiefgang 1 Mk.
bis Neumühlen . . . . 1 Mk. 8 Schl.

c) Wenn der Schiffer wegen widrigen Windes oder Wetters, nachdem er Freiburg passirt ist,

den Lootsen nicht entlassen will, für jeden Tag Aufenthalt (Wartgeld) . . . . 1 Thlr.

d) Für die Strecke von Boesch nach Hamburg (herkömmlich) . . . . 3 Mk.

Die durch den §. 15. der Kurhavener Lootsen-Ordnung vom 2. Januar 1839 gemachten Abänderungen bestehen in:

a) der Herabsetzung des Lootsgeldes auf respektive 2 Mk. pr. Fuß im Winter und 1 Mk. pr. Fuß im Sommer, sobald der Lootse erst auf der Kurhavener Rhede oder oberhalb der Linie von der K oder großen Böschtonne nach der weißen Tonne № 9. an Bord kommt;

b) der Aufhebung des für das Bringen der Schiffe in und aus dem Hafen von Kurhaven bisher usanzmäßig berechneten Extra-Lootsgeldes;

c) der Verlängerung der Sommer-Taxe um einen Monat, so daß dieselbe in der Folge vom 16. April bis zum 15. September incl. dauern wird; so wie

d) der Gleichstellung aller lootspflichtigen Schiffe rücksichtlich der Ladung, mit alleiniger Ausnahme der Ballast-, Kohlen- und Heringsschiffe, welche, insofern sie nicht zugleich ⅓ Stückgüter führen, während des ganzen Jahres nur die Hälfte des Winterlootsgeldes zu entrichten haben.

Das Lastgeld ist per Kommerzlast festgesetzt, bei Schiffen kommend

1) von Ostindien auf	3 Mk.	—	Schl.
2) Westindien, Nord- oder Süd-Amerika . .	2 »	8	»
3) Portugal, Spanien, aus dem Mittelmeere .	2 »	—	»
4) aus den übrigen europäischen Häfen . . .	1 »	8	»
5) von Holland, Ostfriesland, der Weser, Eyder, Jütland	— »	12	»
6) unter 20 Kommerzlast ohne Unterschied auf	— »	4	»
7) bei größeren Schiffen, welche in Ballast gehen	— »	8	»

8) Fahrzeuge mit Kohlen, Holz oder Torf beladen, sind . . . . frei.

Die Hamburger Hafen-Abgaben für das Ein- und Ausholen der Schiffe betragen:

für Fahrzeuge bis 25 Last Trächtigkeit . . Nichts.
für größere Fahrzeuge, wenn solche 6 bis 9
Fuß tief gehen . . . . 1 Mk. Kour.
von 9 bis 12 Fuß Tiefgang . . . . . . 2 » »
von mehr als 12 Fuß Tiefgang . . . . . 3 » »

(Verordnung vom 22. Dezember 1837).

Wichtig für Hamburg ist der Besitz des Amts Ritzebüttel, etwa eine geogr. □Meile groß, am Ausflusse der Elbe. Das in demselben belegene Kurhaven, 14 Meilen von Hamburg entfernt, dient häufig als Nothhafen, auch befinden sich dort die Quarantaine-Anstalten; jedoch ist die Rhede bei einigermaßen starken westlichen und nördlichen Winden gefährlich, der Hafen selbst in mangelhaftem Zustande, verschlammt und zu klein. Jede einigermaßen hohe Fluth droht den dortigen Anlagen große Gefahr. Die Sturmfluth vom Februar 1825 erreichte eine Höhe von 22 Fuß über 0.; in Folge der Stürme Anfang Januar 1839 stieg das Wasser bis auf 20 Fuß 1 Zoll. (Hafenreglement vom 13. Oktober 1826.) — An Seeschiffen besuchten den Kurhavener Hafen:

1830 — 487, 1831 — 425, 1832 — 582,
1833 — 517, 1834 — 677, 1835 — 559,
1836 — 764, 1837 — 553, 1838 — 820.

Hamburg ist seiner Lage nach zum Handelsplatze bestimmt, denn es bietet, — an dem Punkte der Elbe (eines Flusses, der ein Stromgebiet von 2800 □Meilen Flächenraum hat) belegen, wo sie aufhört für größere Seeschiffe, welche bis 14 Fuß tief gehen, schiffbar zu sein — den natürlichen Verbindungspunkt zwischen den Ländern dar, zu denen der Weg die

Elbe abwärts und über das Meer führt, und andererseits mit dem innern Deutschland, Preußen und Polen durch die Elbe, ihre Nebenflüsse und die Kanalverbindungen mit der Oder und Weichsel, sowie durch gute Landstraßen. Diese Lage und die Hülfsmittel, welche es in seinen durch lange Erfahrung erprobten und sorgsam gepflegten Einrichtungen, sowie in seinen Kapitalien findet, werden Hamburgs Bestehen als wichtiger Handelsplatz sichern, wenngleich sein Hafen beständig verschlammt, der Elbstrom voll gefährlicher Untiefen ist, und der Wasserstand in demselben, wenn auch langsam, doch fortwährend abnimmt. Hamburg kann dadurch, wie bereits Bremen, gezwungen werden, demnächst einen Vorhafen weiter nach dem Ausflusse der Elbe hin zu suchen.

Beschaffenheit des Fahrwassers vom Ausflusse der Elbe bis Hamburg.

Vom Ausflusse der Weser an bis Jütland müssen außerordentliche Veränderungen mit der Gestalt der Küste in der Vorzeit sich ereignet haben. Kein anderer Strich des ganzen Nordsee-Ufers liefert ein Beispiel solcher Verheerungen im Großen, wie namentlich vor der Elbe sich nachweisen lassen. Redende Zeugnisse davon, daß die See große Landstrecken vernichtet hat, liefern die Watten, Sandbänke und Inseln, häufig Moor- und Marsch-Erde bedeckend.

Schon ein Blick auf die von der Elbe vorhandenen Karten läßt erkennen, mit welchen bedeutenden Hindernissen, ungeachtet aller von Seiten Hamburgs verwandten Sorgfalt, die Schifffahrt auf diesem Strome zu kämpfen hat. Bei den vielen Krümmungen des Fahrwassers und den häufigen Sandbänken ist das Einsegeln in die Elbe mit einigermaßen großen Schiffen stets beschwerlich, sehr häufig aber gefahrdrohend. Nur ein verhältnißmäßig nicht breiter Strom gestattet die Einfahrt, und

dieser ist an beiden Seiten von Sandbänken eingeschlossen, die der Schifffahrt um so nachtheiliger sind, weil sie durch die Fluth zwar gewöhnlich mit Wasser bedeckt werden, dieses jedoch niemals die Tiefe hat, den Übergang größerer Fahrzeuge zu gestatten. Am Südwalle umschließen das Schaarhörn und der Steilsand die Insel Neuwerk, am Nordwalle befindet sich der fast jedes Jahr seine Gestalt verändernde Vogelsand, der Gelbsand und die Nordergründe. Hat ein Schiff das Unglück, bei stürmischem Wetter mit W. oder N. W. Wind auf Vogelsand zu stranden, so ist es gewöhnlich mit Mannschaft und Gütern gänzlich verloren, wogegen auf Schaarhörn wenigstens die Mannschaft häufig gerettet wird, wenn es ihr gelingt, zu der darauf befindlichen Baake zu gelangen. Der Ankergrund außerhalb vor der Elbe ist überall gut; die Mündung derselben zwischen jenen Sänden wird durch die s. g. rothe Tonne bezeichnet.

Ein anderes allgemeines Hinderniß der Schifffahrt, welches durch menschliche Einrichtungen nicht fortgeschafft werden kann, ist zu manchen Jahreszeiten das Eis. Sobald der Wind stark aus O. oder N. O. weht, ist das Fahrwasser voll Treibeis, welches jedoch eben so schnell an die Holsteinische Küste getrieben wird, wenn der Wind aus W. oder N. W. weht. Beim schnellen Umspringen des Windes sind dann die Schiffe genöthigt, im Hafen von Kurhaven einen sichern Liegeplatz zu suchen. Die heftigsten, gefährlichsten Stürme wehen von SW. durch W. bis N.; einlaufende Fahrzeuge können bei SW. durch W. bis NW. nach Hamburg gelangen; auslaufende bei S. durch O. bis NO.; entgegengesetzte schwache Winde hindern die Fahrt nicht, wenn Ebbe oder Fluth günstig sind; günstiger Wind aber macht den Ebbe- und Fluthstrom begreiflich kräftiger. Im Durchschnitt weht der Wind in der Gegend der Elbmündung im Jahre:

aus N. 32 Tage, NO. 25 Tage,
O. 52 „ SO. 33 „

S. 32 Tage,		SW. 62 Tage.	
W. 61	»	NW. 61	»

Im April und Oktober herrschen gewöhnlich östliche Winde, im Juni und Juli nordwestliche, im November SW., in den andern Monaten unentschieden veränderliche Winde.

Ferner hat die Gegend der Nordsee am Ausflusse der Elbe jährlich im Durchschnitt:

7	Tage	Windstille,	45	Tage	sehr lebhaften Wind,
7	»	sehr schwachen Wind,	32	»	starken Wind,
34	»	gelinden, sanften Wind,	22	»	sehr starken Wind,
62	»	mäßige Kühlte,	17	»	Sturm, und
69	»	frische Kühlte,	4	»	Orkan,
66	»	lebhaften Wind.			

Das Fahrwasser befindet sich anfänglich hart am linken Elb-Ufer, neben Kurhaven und dem Hannoverschen Orte Altenbruch, geht aber schon unterhalb Otterndorf auf die rechte Seite nach dem dänischen Orte Brunsbüttel zu, indem sowohl die Medem als die Oste bedeutende Sände vor ihren Mündungen abgelagert haben. Dieser Umstand und eine starke Krümmung des Flusses erhält den Strom bis einige Meilen oberhalb Glückstadt an dem dänischen Ufer; das Kehdingische ist anfänglich durch ein breites, niedriges Vorland, dann durch die Inseln Krautsand und Asseler Sand davon getrennt. Dicht unterhalb Bützfleth Landes Kehdingen nimmt der Fluß eine fast südliche Richtung, zugleich haben zwei kleine dänische Flüsse, die Krükau und Pinnau, vor ihren Mündungen Sände gebildet, und beides bewirkt ein plötzliches Übergehen des Fahrwassers von der Dänischen zur Hannoverschen Seite. Sowohl Brunshausen als Twielenfleth liegen hart neben demselben, allein schon vor der Lühe wendet es sich wieder dem Dänischen Orte Schurlau zu und bleibt dann bis Hamburg dicht am rechten Elb-Ufer. Auf dieser ganzen Strecke wird das Fahrwasser durch eine große Menge an der Hannover-

chen Seite liegender Inseln und Sände sehr beengt, und an einigen Strecken z. B. dicht oberhalb Schurlau und Blankenese gegenüber, ziehen sich Sandbänke quer durch dasselbe hin.

Zur Beurtheilung der Beschaffenheit des Fahrwassers ist ferner eine Angabe seiner Tiefe wesentlich, da jedoch Springfluthen und vorzüglich die Richtung des Windes von sehr bedeutendem Einflusse auf den Wasserstand sind, so kann man bei Tiefen-Angaben nur den Zustand bei ordinair niedrig Wasser berücksichtigen. Bis Krautsand oberhalb vorbei sind allenthalben bedeutende Tiefen, die sich immer über 30 Fuß Hambg. bei ordinair niedrig Wasser halten; den beiden Häusern auf dem Asseler Sande gegenüber finden sich nur etwa 20 Fuß Wasser, weßhalb die 24 bis 25 Fuß tief gehenden Ostindienfahrer gewöhnlich neben Krautsand lichten. Bei ungünstigem Winde lichten auch die 400 bis 600 Tonnen haltenden z. B. von Amerika kommenden Fahrzeuge, welche 19 bis 20 Fuß tief gehen, schon neben Krautsand bis auf 16 Fuß Tiefgang. Weht kein westlicher Wind, namentlich nicht Nordwestwind, so lichten sie zum zweiten Male dicht oberhalb der Schwingemündung (vor Brunshausen und Twielenfleth) bis auf 14 bis 15 Fuß, weil sie nur auf solche Weise über die Schulauer und Blankeneser Sände gelangen können. Ausnahmsweise, bei starkem anhaltenden Nordwestwinde und wenn das Schiff gut steuert, kann man mit Fahrzeugen von 16 ja selbst 18 Fuß Tiefgang über jene Sandbänke kommen und dann ungehindert nach Hamburg gelangen; jedoch liegen Rainvilles Garten gegenüber, am Ausgange des von Harburg kommenden Elb-Armes (Köhlbrand) einige das Fahrwasser sehr beengende Sandbänke.

Die s. g. Lichterschiffe, etwa 70 bis 80 (fast nur Hamburger) halten sich gewöhnlich in der Nähe von Krautsand oder vor Brunshausen auf. Es pflegen Ever, Kuffen, Tialken, Prähme von 10 bis 20 Kommerzlasten Größe zu sein, welche

von Krautsand bis Hamburg für eine Lichtung 25 Rthlr., von Brunshausen bis Hamburg 20 Rthlr. erhalten.

Eine Frage von allerhöchster Wichtigkeit ist, ob der Zustand des Fahrwassers der Elbe sich in der Folgezeit verschlechtern wird, und diese Frage muß um so mehr hier berührt werden, als sie sehr verschieden beantwortet ist. Während nämlich man auf der einen Seite behauptet hat, die Tiefe des Wasserstandes habe schon seit einer Reihe von Jahren (wenn auch nur langsam) abgenommen; glaubt man andererseits darlegen zu können, daß die Beschaffenheit desselben gegen früher sich zum Nachtheile der Tiefe nicht geändert hat. Eine Verminderung der Wassertiefe, welche bei vielen Flüssen genau nachgewiesen ist, kann entweder durch verringerten Wasserzufluß oder durch Erhöhung des Flußbettes veranlaßt sein. Die Abnahme der Wassermenge ist hinsichtlich der Ober-Elbe durch mehr als hundertjährige Beobachtungen nachgewiesen, auch wahrscheinlich gemacht, daß die Ursachen davon, theils in vergrößerter Geschwindigkeit des Stroms in Folge hydrotechnischer Arbeiten, theils in der Theilung der Gemeinheiten, Kultur-Verbesserungen, Urbarmachung von Bruchgegenden, vorzüglich aber in der Verminderung der Menge des atmosphärischen Niederschlages (des Regens und Schnees) zu suchen sind. Dieselbe Erscheinung zeigt sich bei den Gewässern, welche von Magdeburg abwärts bis zur Nordsee in die Elbe sich ergießen; ohne Zweifel aus ähnlichen Gründen: man darf daher wohl als unzweifelhaft annehmen, daß die durchschnittliche Wassermasse in der Elbe, seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts etwa, im allmäligen Abnehmen begriffen ist.

Erhöhungen des Flußbettes geschehen bekanntlich dadurch, daß der Strom den vom eigenen Ufer gerissenen oder durch seine Nebenflüsse ihm zugeführten Schlick oder Sand auf einer andern Stelle absetzt. Dieses trübe Material, wovon

z. B. die Elbe (nach Beobachtungen bei Brunsbüttel) in der Nähe ihrer Mündung, ungeachtet des starken vorherigen Niederschlages, noch $1/_{332}$ ihrer Masse im Strome mit sich führt; ist sehr verschieden auch hinsichtlich der Größe. Da aber große und breite Flüsse in den einzelnen Theilen ihrer Querdurchschnitte verschiedene Geschwindigkeiten haben, so führen sie auch alle möglichen Arten von Sand und Erde mit sich fort und setzen das Gröbere in der Mitte des Bettes am Grunde, das Feinste an den Ufern, oder wo sie sonst am seichtesten sind oder am wenigsten Geschwindigkeit haben, ab. Hier bilden die Sände mit ihren feinsten Theilen oft eine so glatte Oberfläche, daß der Strom, ohne sie anzugreifen, darüber hingleitet, worauf Gewächse sich erzeugen und Anwüchse oder Inseln entstehen. So lange die Sände noch nackt und rauh sind, werden sie bei einiger Stromschnelle vom Wasser angegriffen und fortgeführt, indem dasselbe sie entweder am Grunde fortrollt oder in schwimmende Bewegung setzt.

Nur durch Letzteres kann das Strombette rein erhalten werden, allein dazu ist eine Geschwindigkeit des Stroms von wenigstens 2 bis 3 Fuß in der Sekunde, nachdem der Sand feiner oder gröber ist, erforderlich. Diesen Erscheinungen verdanken (nach dem Zeugnisse des berühmten Hamburger Wasserbaudirektors Woltmann) auch die Sände in der Elbe ihre Entstehung.

Das Entstehen einzelner Sände ist leichter nachzuweisen, als eine allgemeine Erhöhung des Flußbettes; allein auch diese ergiebt sich hinsichtlich der Elbe entschieden aus der nöthig gewordenen Erhöhung sämmtlicher Deiche bei wenigstens nicht vermehrter Wassermenge, aus dem immer schlechter werdenden Abflusse fast aller in die Elbe ausmündenden Schleusen und Syhle u. s. w.

Kann man nun hiernach, sowohl eine fortwährende Abnahme der der Elbe zugeführten Wassermasse, als eine fortschreitende Erhöhung und Versandung des Flußbettes als wirklich vorhanden annehmen, oder will man selbst nur eine dieser Erscheinungen als richtig erkennen, so ist doch dadurch hinreichende Ursache vorhanden, Besorgnisse für die Benutzung der Mittel-Elbe als Fahrbahn für große Seeschiffe zu hegen. Daß derartige Besorgnisse nicht grundlos sind, zeigt eine Vergleichung der sehr genau ermittelten Stromtiefen, aus den Jahren 1812 und 1837. (Erstere sind der Elbkarte von Beautemps-Beaupré, Letztere der von der Hamburger Schifffahrts- und Hafen-Deputation herausgegebenen Karte entnommen. Zu bemerken ist, daß auf der älteren Karte die Zahlen die Tiefe bei niedrigstem Wasser in französischen Fußen [von 144 pariser Linien] anzeigen, während die Tiefen-Angaben auf der neuesten Karte, hamburger Fuß [von 127 pariser Linien] bei ordinair niedrig Wasser bedeuten. Der Unterschied vom niedrigsten und gewöhnlich niedrigem Wasser ist zu 1 Fuß angenommen). —

Die geringste Wassertiefe war vor Altenbruch:

(1787:	1812:	1837:
48 Hamb. Fuß),	$46\frac{5}{12}$ Hamb. Fuß,	38 Hamb. Fuß,
Neben dem Pagensande, wo jetzt die größten Schiffe zuerst lichten:		
	23 Hamb. Fuß,	19 Hamb. Fuß,
Der Lühe-Mündung gegenüber:		
	$18\frac{1}{2}$ Hamb. Fuß,	15 Hamb. Fuß,

Zu bedauern ist, daß ähnliche Vergleiche höher aufwärts nicht fortgesetzt werden können, weil wenigstens die Beautemps-Beaupré'sche Karte nicht weiter reicht; allein das Dargelegte wird genügen, um die Behauptung zu rechtfertigen,

daß das Elbfahrwasser schon seit einer Reihe von Jahren und auch noch jetzt fortwährend sich verschlechtert. —

Hannoversche Verfügungen in Beziehung auf die Elbe und deren Fahrwasser sind:

Die Bekanntmachung vom 14. Januar 1822 gegen das Abtreiben oder Beschädigen der Bojen; die Bekanntmachung vom 1. August 1835, die Beobachtung der Stromtiefen durch die Hannoverschen Lootsen und desfallsige Berichte an den Kommandeur des Wachtschiffs betreffend; die Verordnung vom 15. März 1796 gegen das unbefugte Nebenlootsen, wiederholt unter dem 16. Oktober 1815; die Elblootsen=Instruktion vom 23. März 1829.

Altona.

Nächst Hamburg hat Altona den bedeutendsten Einfluß auf den Elbhandel, weshalb auch über die Verhältnisse dieses Holsteinischen Platzes, einige genauere Mittheilungen gemacht werden müssen.

Altona grenzt so unmittelbar an Hamburg, daß es mit dessen stromabwärts belegener Vorstadt St. Pauli (Hamburgerberg) zusammenhängt; auch ist sein Verkehr so sehr in den Hamburger verflochten, es benutzt in so vollem Umfange die Vortheile, welche Hamburgs Anstalten für Handel und Schifffahrt darbieten, daß ungeachtet der zwischen diesen Städten liegenden Landesgrenze und Abgaben=Linie beide Orte gewissermaßen als ein Handelsplatz betrachtet werden können. Hieraus ist auch zu erklären, weshalb manche den Verkehr betreffende Einrichtungen Altona's nicht der Art sind, daß sie dem Bedürfnisse genügen würden, wenn die Stadt von ihrer Nachbarin entfernt läge; allein eben diese Nachbarschaft hat auch bewirkt, daß (wenn gleich Altona die zweite Handelsstadt des Dänischen Staates ist) sie sich nicht zu der Stufe der Blüthe hat erheben

können, welche sie ohne diese Konkurrenz bei den erheblichen Begünstigungen ihrer Regierung sehr wahrscheinlich erreicht hätte.

Die Zahl der in dem Freihafen von Altona eingelaufenen Schiffe, ist trotz wiederholter Erkundigungen nicht in Erfahrung zu bringen gewesen, weil angeblich, ungeachtet der bestehenden Hafen-Abgaben, eine Verzeichnung derselben nicht Statt finde. Man kommt vielleicht der Wahrheit nahe, wenn man sie zu jährlich durchschnittlich 700 bis 800 annimmt.

Bis zum Jahre 1794 bestand der Hafen aus zwei in das Ufer hineingegrabenen, nicht geräumigen Bassins, welche überdem nur kleine Schiffe aufnehmen konnten, während die größeren Fahrzeuge an den davor befindlichen Pfählen anlegten. Durch die seitdem geschehene Einrichtung des s. g. neuen Hafens ist für kleinere Schiffe ein bequemer und sicherer Liegeplatz gewonnen; indeß sind auch die jetzt bestehen den Anstalten eigentlich nur eine, mit Vorrichtungen um das Befestigen der Fahrzeuge zu erleichtern, versehene Rhede zu nennen. Das Fahrwasser hat sich in neuerer Zeit an dieser Stelle mehr dem rechten Elb-Ufer zugewendet, wo früher ein bedeutender Sand im Wege lag; dadurch ist auch der Theil der Elbe, welcher den Hafen von Altona bildet, tiefer geworden. Der Hafen, sowie alle Anstalten für Schifffahrt und Handel stehen unter Ober-Aufsicht des General-Zollkammer- und Kommerz-Kollegiums zu Kopenhagen; in Altona ist das Oberpräsidium die vergesetzte Behörde. Die Brücken- und Hafen-Ordnung vom 11. Oktober 1815 und die Bekanntmachung vom 3. Februar 1816 enthalten Bestimmungen über die Benutzung des Hafens; eine unter dem 8. Mai 1838 erlassene Verfügung setzt fest, daß alle den Hafen vorbeifahrende Dampfschiffe nur mit halber Kraft fahren sollen.

Altona hatte 1838: 29 Seeschiffe, zusammen 2366 Kommerzlasten haltend, darunter 9 von mehr als 100, 3 von 90 bis 100, 10 von 50 bis 90 Last Trächtigkeit. Die Stadt besitzt

mehrere tüchtige Schiffbauereien, 24 Tabacksfabriken, 1 Zuckerfabrik, 3 Zichorien-, 3 Öl-, 3 Seifenfabriken, 1 Papierfabrik, 1 Eisengießerei, 4 Baumwollenwaren-Manufakturen, 3 Haartuch-Manufakturen, 9 Essigfabriken, 2 Stärkefabriken, 1 Thonpfeifenfabrik, 4 Farben-, 1 Bleiweißfabrik, 1 Mehlfabrik und Schiffbrod-Bäckerei, 1 Segeltuch-Manufaktur, Ankerschmiede u. s. w.

Als Einrichtungen zum Besten des Handels sind zu nennen:

1) Die Zollfreiheit Altona's, festgesetzt durch die Zoll-Verordnung vom 1. Februar 1797 und die Königliche Resolution vom 10. April 1813; aufrecht erhalten durch die Zollverordnung vom 1. Mai 1838. Danach werden alle fremde Waren zollfrei eingeführt und alle von den privilegirten Fabriken verfertigten Gegenstände (mit Ausnahme von Zucker, Syrup und Taback) erlegen keinen Ausfuhrzoll. Laut Reglements vom 10. April 1794 können alle unprivilegirte Handwerkswaren von Altona zollfrei nach den Herzogthümern eingeführt werden; auch umgekehrt nach Altona alle zur Konsumtion bestimmten Schleswig-Holsteinischen Erzeugnisse. Von Letzteren erlegt nur Vieh einen ermäßigten Ausfuhrzoll. Hinsichtlich des Handels mit Island wird die Stadt bei Ausfuhren dorthin als inländischer, bei Einfuhren von dorther, als ausländischer Ort betrachtet (Plakat vom 28. Dezember 1836 und Bekanntmachung vom 29. März 1838).

Altona hat bedeutenden Vortheil von dieser Art Exterritorialität gezogen, indem die Stadt, wo ihr Vortheil es erheischt, als Inland, und wo dies ihrem Vortheile entgegen ist, als Ausland in Bezug auf Dänemark und die Herzogthümer angesehen wird.

2) Die Bank. Im Jahre 1777 wurde eine Speziesleih- und Giro-Bank zu Altona errichtet, welche den Zweck hatte,

den Bewohnern der Deutschen Staaten des Königs den Weg zu erleichtern, ihre Zahlungen ohne Hülfe der Hamburger Bank zu leisten. Eine fernere Absicht dabei war, die Ausgabe und Verbreitung der Spezies-Thaler zu befördern, weshalb Art. 15. der betreffenden Verordnung bestimmt, daß alle Zahlungen der Altonaer Bank nur in feinem Silber oder in ganzen oder halben Spezies-Thalern geleistet werden sollen. Die Bank besteht noch jetzt, allein sie scheint ihre Zwecke nur theilweise erfüllt zu haben, indem namentlich die Hamburger Bank zur Leistung von Zahlungen im Altonaer Verkehre sehr häufig benutzt wird. Spezies-Thaler werden fortwährend und viel geprägt (vorzüglich auf Veranlassung der Hamburger Geldhändler), allein sie kommen wenig in Kours. In Folge der unter dem 6. April 1818 geschehenen Errichtung einer Nationalbank in Kopenhagen wurde ferner zu Altona ein Zweigbank-Institut eingerichtet (Oktroi vom 21. Juli 1818), dessen Bestimmung ist, die von sämmtlichen der Reichsbankhaft unterworfenen Grundstücken jährlich zu entrichtenden 6 Prozent in baarem Silber zu empfangen. Diese Einnahme beträgt jährlich im Durchschnitt 570,000 Rthlr.

Am 31. Juli 1836 ruheten auf dem Altonaer Bank-Institut nachfolgende Verpflichtungen:

	Rbthlr.	Bßl.
a) In Bezug auf die Zettelschuld war an die Nationalbank abzutragen die Summe von	6072752	8
Darauf sind im Jahre 1836 bis 1837 bezahlt	318000	—
Bleiben zu zahlen	5754752	8
b) In Bezug auf die Obligationsschuld für eingelöste Schatzkammerscheine sind vom Institut einzulösen . . . . Silber	1003315	48
Hiervon sind im Jahre 1836 bis 1837 abbezahlt	400000	—
Bleibt Restschuld	603315	48

c) Für die Obligationsschuld für das goldene Tafelservice waren zu zahlen. . . . . 59689 Rbthlr. 80 Bßl., welche im Juni 1837 auch gezahlt sind.

3) Eine auf Aktien errichtete See-Assekuranz-Gesellschaft, genehmigt mittelst Königlicher Resolution vom 18. April 1838. Die Hamburger Assekuranz- und Haverie-Ordnung hat auch in Altona Gültigkeit.

4) Funfzehn Konsulate fremder Staaten in Altona.

5) Die Kopenhagener Wechsel-Ordnung vom 16. April 1831.

6) Die Schleswig-Holsteinsche patriotische Gesellschaft, insofern sie z. B. durch Gründung einer Leih- und Spar-Kasse gewirkt hat.

7) Einige Krahne, beeidigte Holzmesser u. s. w.

8) Die Chausseeverbindung mit Kiel über Bramstedt und Neumünster, besonders hervorzuheben, weil sie die einzige ihrer Art ist.

Einrichtungen zur Beförderung und Sicherung der Schifffahrt sind:

1) Die Holsteinschen Elb-Lootsen-Gesellschaften zu Ovelgönne (Pinnebergische Gesellschaft), Glückstadt und Altona; deren Mitglieder nur nach gehöriger Prüfung ein Patent erhalten.

2) Das Plakat vom 20. November 1786 und die Bekanntmachung vom 12. Mai 1817, die Altonaischen Leichterschiffer und Jollenführer betreffend, wonach Jeder der dieses Gewerbe treibt sich zu Altona einzeichnen und mit einer Nummer versehen lassen muß, wenn er zum Ein- und Ausladen der Schiffe (selbst an einem anderen Platze des Elbstroms, Bekanntmachung vom 12. Mai 1817) benutzt werden will.

3) Der Wasserschout. . . . .

4) Das Steuermanns-Examen, laut Kanzlei-Patents vom 20. Januar 1827. . . . .

5) Diejenigen Bestimmungen, welche den Zweck haben, Landes-

Einwohnern die Vortheile der Schifffahrt zu sichern, enthalten z. B. in dem Reskripte vom 29. November 1793, Kanzleischreiben vom 29. Dezember 1827; ferner in der Verfügung vom 25. Juli 1786, dem Kanzleipatente vom 24. September 1796, dem Plakate vom 1. September und Zirkulare vom 7. September 1819.

6) Die Vorschriften über die Prüfung der Schiffbaumeister im Plakate vom 11. November 1818.

7) Die sehr ausführliche und gründliche Instruktion für die Schiffsmessung in den Herzogthümern Schleswig und Holstein, vom 7. Juni 1838.

8) Das Patent vom 12. September 1776, wonach die nöthigen Reparaturen an einheimischen Schiffen bei der Zuhausekunft, in einem inländischen Hafen beschafft werden sollen. Auch setzt §. 143. der Verordnung vom 1. Mai 1838 fest, daß wenn fremde Schiffe angekauft und unter Dänische Flagge gesetzt werden, eine nicht unbedeutende Abgabe zu erlegen ist.

9) Die See-Enrollirungs-Verordnung vom 17. April 1838, und das Patent von demselben Tage, die Abhaltung von Extra-Sessionen zur besseren Einrichtung des See-Enrollirungswesens betreffend; in deren Einleitung ausdrücklich gesagt wird, daß die erlassenen Bestimmungen zum Besten der Schifffahrt erforderlich seien.

10) Auch die Zollverordnung für die Herzogthümer Schleswig und Holstein vom 1. Mai 1838 ist hierher zu rechnen, weil sie namentlich in den folgenden Bestimmungen einheimischen Schiffen erhebliche Vortheile zugesteht:

§. 18. Die Binnenlandsfracht von einem Orte Dänemarks und der Herzogthümer zum andern mit Fahrzeugen von 15 Kommerzlasten und darunter, ist ausschließlich den Landes-Unterthanen vorbehalten.

§. 37. Von Waren, welche in Schiffen unprivilegirter Nationen von europäischen Plätzen eingehen, ist, außer dem

tarifmäßigen Einfuhrzolle, der halbe Betrag desselben als Erhöhungszoll zu erlegen.

§. 148. Alle fremde Schiffe müssen bei ihrem ersten Einlaufen in einem Dänischen Hafen sich einer Vermessung und danach Ermittlung der Lastträchtigkeit unterwerfen, selbst wenn sie bereits anderswo z. B. in ihrem Heimathslande vermessen und klassifizirt sind.

§. 153. Die Schifffahrts-Abgaben sind verschieden bei der inländischen und ausländischen Fahrt.

Als Abgaben von der Schifffahrt, welche in Altona entrichtet werden müssen, sind zu erwähnen:

1) Schiffslastgelder, §. 157 bis 159 des Gesetzes vom 1. Mai 1838 und Taxe in der Anlage Lit. G.
2) Schiffklarirungs-Sporteln, §. 172 bis 177. a. a. O. und Anlage E.
3) Schiffmessungs-Gebühren, a. a. O. Anlage Litt. F.
4) Hafen-Abgaben, festgestellt durch die Brücken- und Hafen-Ordnung vom 11. October 1815 und deren Nachtrag vom 3. Februar 1816.

Außer Altona hat am Holsteinischen Elb-Ufer nur noch Glückstadt einige Wichtigkeit für den größeren Elbverkehr, und es kann Verwunderung erregen, daß, bei der günstigen Lage des Platzes, dies nicht noch mehr der Fall ist. Glückstadt liegt, etwas von der Elbe entfernt, an dem kleinen Flusse Rhin, welcher, in die Elbe fallend und durch einen Kanal auch oberhalb für Kähne schiffbar gemacht, einen sichern und ziemlich geräumigen Hafen bildet. Hätte Glückstadt bessere Verbindungen mit dem Binnenlande und wären ihm nicht Hamburg und Altona so nahe, so würde es sich der Mühe verlohnen, seinen Hafen und namentlich dessen Einfahrt so herzustellen, daß die größten Schiffe darin aufgenommen werden könnten. Von gewerblichen Etablissements sind: 2 Tabacksfabriken, 2 Ziegeleien, 3 Lichtefabriken,

eine Essig-, eine Leder-, eine Seifenfabrik, eine Baumwollenzeug-Manufaktur und ein Schiffswerft hervorzuheben. Auch eine Gewerbeschule und eine Abtheilung der Lootsengesellschaft ist vorhanden.

Glückstadt besaß 1829, 8 Schiffe von zusammen 688½ Kommerzlast und 110 Fahrzeuge von zusammen 677 Kommerzlast Tragfähigkeit; 1835, 132 Schiffe von zusammen 1431 Kommerzlasten. Der Eigenhandel, außer etwa mit Holz, ist nicht von Bedeutung, jedoch laufen von diesem Platze 3 Grönlandsfahrer aus; mit dem gegenüberliegenden Hannoverschen Elb-Ufer findet ein ziemlich lebhafter Verkehr Statt. Die Bewohner von Glückstadt genossen bis zum 1. Januar 1839 die Zollfreiheit für alle dort eingehende Waren, mit Ausnahme von Getränken, Taback und Syrup. — Bedeutende Rhederei und Schifffahrt, auch Fischerei, treiben von den an der Elbe belegenen Holsteinschen Orten noch Blankenese und Brunsbüttel. Ersteres besaß 1835 155 Schiffe von zusammen 2992 Kommerzlasten, Letzteres mit Umgegend 40 Schiffe von zusammen 562 Kommerzlasten Tragfähigkeit.

Die übrigen Häfen und Syhle an dem Dänischen Elb-Ufer werden, wegen ihrer geringen Wichtigkeit für den großen Elbverkehr, einzeln nicht abgehandelt.

Der Ausfuhrhandel auf der Unter-Elbe umfaßt mit wenigen Ausnahmen einen großen Theil der sämmtlichen Kunst-, Industrie- und Ackerbau-Erzeugnisse Deutschlands. Die wichtigsten Ausfuhr-Artikel sind: Leinen, Leinen-Lumpen (30000 Sack), Hede, Wolle (vorzüglich als Speditionsgut), Knochen, Eichenborke, Getreide, Mehl, Schiffszwieback, Rappsamen, Ölkuchen, Roßhäute, Ochsenhäute (16 bis 20000 Stück), Mastkalbfelle (24 bis 30000 Stück), Butter, Fleischwaren, Metalle (vorzüglich Blei, Zink und Kupfer), endlich deutsche Fabrikwaren, besonders in Eisen und Holz.

4*

Eine speziellere Darstellung der wichtigsten Exporten Hamburgs nach einzelnen Jahren liefert die nachstehende Übersicht, in welcher jedoch, wie unter den Importen, manche Artikel Hamburg und Altona gemeinschaftlich sind. Sie war nur mit großer Mühe zusammenzustellen, da Hamburgs Regierung über die Beträge der Ausfuhr keine Nachrichten veröffentlicht und auch die Kaufmannschaft hinsichtlich derselben ziemlich geheimnißvoll verfährt. Ein entgegengesetztes Verfahren könnte (wie Beispiele anderer Handelsstädte zeigen) keinen Nachtheil bringen, wohl aber den großen Vortheil gewähren, Deutschland darüber besser als bis jetzt aufzuklären, welche Wichtigkeit Hamburg auch als vorzüglichster Zentralpunkt der Exporten unseres Vaterlandes, für dessen Industrie hat. Der Werth der Ausfuhr-Artikel läßt sich für die letzteren Jahre auf jährlich durchschnittlich 80,000,000 Mark Banko anschlagen.

Hamburgs Ausfuhrhandel und Platzverbrauch.

1) Leinsamen, Flachs, Leinen.

Von ostseeischem Leinsamen werden jährlich im Durchschnitt 1500 bis 2000 Tonnen eingeführt, und das nämliche Quantum etwa auch wieder versandt.

Russischer Flachs kommt auf Hamburg sehr wenig, mehr schon an Hanf. Hamburg macht jedoch mit dem ersteren Artikel sehr bedeutende Geschäfte direkt von den Ostseehäfen, namentlich Pernau, nach Spanien und Portugal, hauptsächlich nach Oporto und Lissabon.

An deutschen Leinen bezog Hamburg während der letzteren Jahre im Durchschnitt für jährlich 8,500,000 bis 9,000,000 Banko-Mark und exportirte davon etwa ⅔, während ⅓ am Lager blieb. Hierin begriffen sind jedoch auch die bedeutenden Quantitäten Leinen, welche für Rechnung der großen Flensburger

Exporteure von Hamburg und Altona aus nach den dänisch-westindischen Kolonien versandt werden.

Das Verhältniß der verschiedenen Leinensorten ergibt sich aus nachstehenden speziellen Angaben für das Jahr 1836:

An Leinen wurden ausgeführt:

Schlesische zum Werthe von . .	Banko-	Mark	2,425000,
Sächsische	»	»	1,500000,
Hannoversche	»	»	870000,
Hessische und Westphälische . .	»	»	140000,
Bielefelder	»	»	400000,
Zusammen für . . .	Banko-	Mark	5,335000,
oder Rthlr. Kour. 2,667500.			

Am Schlusse des Jahrs verblieben auf dem Lager, ungefähr

Schlesische für	Banko-	Mark	2,425000,
Sächsische	»	»	600000,
Hannoversche	»	»	30000,
Hessische und Westphälische . .	»	»	60000,
Bielefelder	»	»	150000,
Zusammen für . . .	Banko-	Mark	3,265000,
oder Rthlr. Kour. 1,632500.			

2) Wolle:

1831,	Umsatz	10000	Ballen.
	Vorrath	700	»
	Transitirt . . .	36000	»
1832,	Umsatz	9000	»
	Vorrath	1200	»
	Transitirt . . .	34000	»

(Einfuhr in Großbritannien und Irland 28,129,000 Pfd., worunter aus Deutschland 19,832,000 Pfd., vom Kap der guten Hoffnung, Neu-Süd-Wales, Vandiemensland und Schwanenfluß 2,460,000 Pfd.)

1833, Umsatz . . . . . 14000 Ballen.
Vorrath . . . . 2000 »
Transitirt . . . 55039 »

(Einfuhr in Großbritannien und Irland 38,046,000 Pfd., worunter aus Deutschland 25,370,000 Pfd., vom Kap der guten Hoffnung, Neu-Süd-Wales, Vandiemensland und Schwanenfluß 3,610,000 Pfd.)

1834, Umsatz . . . . . 7500 Ballen.
Vorrath . . . . 2000 »
Transitirt . . . 47716 »

(Einfuhr in Großbritannien und Irland 46,455,000 Pfd., worunter aus Deutschland 22,635,000 Pfd., vom Kap der guten Hoffnung, Neu-Süd-Wales, Vandiemensland und Schwanenfluß 3,700,000 Pfd.)

1835, Umsatz . . . . . 10000 Ballen.
Vorrath . . . . 2500 »
Transitirt . . . 55615 »

(Einfuhr in Großbritannien und Irland 42,175,000 Pfd., worunter aus Deutschland 20,890,000 Pfd., vom Kap der guten Hoffnung, Neu-Süd-Wales, Vandiemensland und Schwanenfluß 4,000,000 Pfd.)

1836, Umsatz . . . . . 10500 Ballen.
Vorrath . . . . 6000 »
Transitirt . . . 69000 »

(Einfuhr in Großbritannien und Irland 64,240,000 Pfd., worunter aus Deutschland 27,000,000 Pfd., vom Kap der guten Hoffnung, Neu-Süd-Wales, Vandiemensland und Schwanenfluß 4,700,000 Pfd.)

1837, Umsatz . . . . . 12000 Ballen.
Vorrath . . . . 3000 »
Transitirt . . . 38285 »

(Einfuhr in Großbritannien und Irland 48,850,000 Pfd.,

worunter aus Deutschland 16,083,000 Pfd., vom Kap der guten Hoffnung, Neu-Süd-Wales, Vandiemensland und Schwanenfluß pptr. 5,500,000 Pfd.)

1838, Umsatz	12000	Ballen.
Vorrath	2500	»
Transitirt . . .	62404	»

Während Hamburg jährlich im Durchschnitt 17,000,000 Pfd. Wolle nach Großbritannien sendet, und dergleichen von daher nicht empfängt; exportirte Holland nicht mehr als jährlich 250 bis 300,000 Pfd. nach Großbritannien und importirt von daher ein Drittheil bis die Hälfte dieser Quantität.

3) Getreide:

General-Liste der Ausfuhr aller Getreide-Arten zu Hamburg vom Jahre 1800 bis einschl. 1838.

1800 ...	31515	Last.	1817 ...	14409	Last.
1801 ...	27597	»	1818 ...	29417	»
1802 ...	15177	»	1819 ...	16018	»
1803 ...	8425	»	1820 ...	12377	»
1804 ...	8991	»	1821 ...	7397	»
1805 ...	12274	»	1822 ...	7881	»
1806 ...	13632	»	1823 ...	11537	»
1807 ...	5848	»	1824 ...	14401	»
1808 ...	7861	»	1825 ...	24582	»
1809 ...	5224	»	1826 ...	27885	»
1810 ...	9874	»	1827 ...	19211	»
1811 ...	5574	»	1828 ...	23957	»
1812 ...	8829	»	1829 ...	28614	»
1813 ...	3439	»	1830 ...	39674	»
1814 ...	6336	»	1831 ...	35639	»
1815 ...	8122	»	1832 ...	18830	»
1816 ...	14813	»	1833 ...	14508	»

1834 ...	11500 Last.		1837 ...	18252 Last.	
1835 ...	8710 »		1838 ...	28588 »	
1836 ...	19259 »				

		Ausfuhr.	Vorrath.		Durchschnittspreis.		
Weizen:	1830 ..	28446 ..	1200	Lasten.	154	Mark	Kour.
	1831 ..	19387 ..	1300	»	174	»	»
	1832 ..	12228 ..	1500	»	132	»	»
	1833 ..	8395 ..	5800	»	101	»	»
	1834 ..	5991 ..	7000	»	94	»	»
	1835 ..	3573 ..	5000	»	88	»	»
	1836 ..	8895 ..	4000	»	119	»	»
	1837 ..	9687 ..	2600	»	118	»	»
	1838 ..	24344 ..	2000	»	160	»	»
Rocken:	1830 ..	5587 ..	4500	»			
	1831 ..	6445 ..	1100	»			
	1832 ..	2851 ..	1000	»			
	1833 ..	2586 ..	1100	»			
	1834 ..	2141 ..	2000	»			
	1835 ..	1717 ..	500	»			
	1836 ..	2334 ..	250	»			
	1837 ..	3318 ..	1600	»			
	1838 ..	3065 ..	500	»			
Gerste:	1830 ..	2604 ..	150	»			
	1831 ...	7092 ..	100	»			
	1832 ...	811 ..	200	»			
	1833 ..	801 ..	550	»			
	1834 ..	663 ..	560	»			
	1835 ..	739 ..	50	»			
	1836 ..	3072 ..	300	»			
	1837 ..	1892 ..	500	»			
	1838 ..	765 ..	250	»			

		Ausfuhr.	Vorrath.	
Hafer:	1830 ..	1010 ..	1000	Lasten.
	1831 ..	561 ..	200	»
	1832 ..	1284 ..	160	»
	1833 ..	319 ..	400	»
	1834 ..	488 ..	470	»
	1835 ..	511 ..	500	»
	1836 ..	710 ..	400	»
	1837 ..	535 ..	300	»
	1838 ..	414 ..	100	»
Rappsaat:	1830 ..	885 ..	160	»
	1831 ..	871 ..	80	»
	1832 ..	1294 ..	110	»
	1833 ..	1003 ..	55	»
	1834 ..	289 ..	65	»
	1835 ..	1243 ..	500	»
	1836 ..	2522 ..	300	»
	1837 ..	1618 ..	80	»
	1838 ..	2180 ..	200	»

4) Metalle:

a) Eisen:

1831,	Umsatz:	Englisch ...	5000	Schiffpfund.
		Schwedisch ..	2000	»
1833,	»	Englisch	8000	»
		Schwedisch ..	2000	»
1834,	»	Englisch....	10000	»
		Schwedisch ..	4500	»
1835,	»	Englisch ...	20000	»
		Schwedisch ..	2000	»
1836,	»	Englisch....	20000	»
		Schwedisch ..	10000	»

b) Blei (Hamburg und Altona):

1831,	Umsatz:	Harz-	30000	Zentner.
		Spanisch. . .	23000	»
1832,	»	Harz-	45000	»
		Spanisch. . .	5030	»
1833,	»	Harz-	10000	»
		Spanisch. . .	6000	»
1834,	»	Harz-	20000	»
		Spanisch. . .	3000	»
1835,	»	Harz-	28000	»
		Spanisch. . .	9000	»
1836,	»	Harz-	10000	»
		Spanisch. . .	7760	»
1837,	»	Harz-	10000	»
		Spanisch. . .	7240	»
1838,	»	Harz-	26000	»
		Spanisch. . .	11000	»

c) Kupfer, Umsatz (Hamburg und Altona):

1832 . . .	6000	Zentner	1836 . . .	7390	Zentner.
1833 . . .	4600	»	1837 . . .	6100	»
1834 . . .	5900	»	1838 . . .	5060	»
1835 . . .	4700	»			

d) Zink, Umsatz:

1834 . . .	52600	Zentner	1837 . . .	77200	Zentner.
1835 . . .	73000	»	1838 . .	115020	»
1836 . . .	99670	»			

e) Zinn (Banka-), Umsatz:

1833 . . .	2500	Zentner	1836 . . .	4200	Zentner.
1834 . . .	3050	»	1837 . . .	4600	»
1835 . . .	1650	»	1838 . . .	1750	»

Der Einfuhrhandel begreift fast Alles, was den auswärtigen Verkehr angeht, sein Werth soll 120 bis 150 Millionen Mark Banko jährlich betragen; 1827 war der Werth der zur Einfuhr verzollten Waren nur etwa 77,500,000 Mark; nach einem Durchschnitte der Jahre 1823 bis 1829, 52,000000 Rthlr. Die Hauptgegenstände desselben sind ihren Beträgen in den einzelnen Jahren nach, aus der folgenden tabellarischen Übersicht zu ersehen. Auch die Erlangung der Materialien zu dieser Tabelle war mit großen Schwierigkeiten verknüpft, weil die bekannt gemachten Einfuhrlisten keine übereinstimmende Gewichts- oder Gemäß-Angabe, oder auch nur Werthschätzung, sondern lediglich eine Aufzählung der Kolli verschiedener Gattungen, welche angebracht sind, enthalten.

Die nachfolgenden Tabellen sammt den zur Vergleichung beigefügten Notizen sind, wo keine offizielle oder sonstige zuverlässige Daten vorlagen, nach den größtentheils übereinstimmenden Angaben einer bedeutenden Zahl Handelsberichte zusammengestellt und dürften deshalb einen ziemlich hohen Grad von Glaubwürdigkeit für sich in Anspruch nehmen.

Von den darin enthaltenen Erzeugnissen des Königreichs Hannover können nur die aus Ostfriesland eingeführten Gegenstände etwas näher bezeichnet werden. Sie bestanden während der letzteren Jahre aus: Butter jährlich ungefähr 15000 Achtel, Käse 3 bis 4000 Stück, Häringen 14 bis 1500 Tonnen, Fellen und Häuten 7 bis 8000 Stück, 900 bis 1000 Stück Schinken, Honig 90 bis 100 Tonnen, Ölkuchen 27 bis 30000 Stück, Torf 150 bis 160 Schiffladungen, Ziegelware 30 Schiffladungen, Netze 450 bis 460 Kolli, Leder 500 Stück, Knochen 80 Zentner, Garn und Zwirn 140 Kolli, Cichorien 50 Kolli, altes Eisen 100 bis 110 Zentner, Kanariensaat 100 Säcke.

Zucker, Roh-, Pfunde . . .	1816.	1817.	1818.	1819.
	63,474000	68,198000	65,660000	59,592000
	1820.	1821.	1822.	1823.
	89,941000	91,278000	70,556000	75,794000
	1824.	1825.	1826.	1827.
	79,359000	81,194000	52,375000	85,849000
	1828.	1829.	1830.	1831.
	98,626000	77,664000	101,050000	109,854000
	1832.	1833.	1834.	1835.
	112,000000	74,700000	67,000000	87,000000
	1836.	1837.	1838.	
	85,000000	88,500000	101,000000	
Zucker, raffinirter, Pfunde	1833.	1834.	1835.	1836.
	74,000000	70,000000	90,000000	84,000000
	1837.	1838.		
	87,000000	100,000000		

Durchschnitt der letzten 10 Jahre: Rohzucker 90,376800 Pfund.

Die Anfuhren von Zucker betrugen in den Hauptdepots von Europa, nach Tonnen zu 1000 Kilogramm:

in	1832	1833	1834	1835	1836	1837	1838
Rotterdam	12423	8672	11027	16264	17566	19165	22791
Amsterdam	25578	22126	28012	34000	37250	35250	49000
Großbr. u. Irland	224361	222403	204625	207090	246100	218550	260000
Hamburg	53835	36375	34338	40072	42000	43500	50000
Bremen.......	12250	8375	8352	5804	8530	6125	7625
Antwerpen	10577	15208	16593	23756	17600	19125	22200
Frankreich.....	68000	67000	80000	74000	89590	63500	81500
Triest	24393	13037	19345	25020	33735	22500	34125
Genua und Livorno ...	10800	8117	9070	13755			
St. Petersburg	22278	22100	19420	17000	22989	25567	25499

Man hat berechnet, daß durchschnittlich liefern:

Englische Kolonien:	Westindien	3,000000	Zentner.
	Mauritius........	800000	»
	Ostindien	400000	»
Französische »	Westindien........	1,500000	»
	Bourbon.........	360000	»
Spanische »	Cuba...........	2,400000	»
	Porto Rico	600000	»
	Manilla	500000	»
Holländische »	Java, Sumatra	800000	»
	Surinam rc.	440000	»
Dänische »	St. Croix........	120000	»
Vereinigte Staaten................		1,000000	»
Brasilien		1,850000	»
Siam, China rc.		200000	»
	Total ...	13,970000	Zentner.

Außerdem Runkelrübenzucker, Frankreich und Belgien etwa 1,700000 Ztr. (ferner Deutschland, Rußland). Die jährliche Konsumtion ist zu berechnen, für:

Großbritannien und Irland auf ...	3,600000	Zentner.
Frankreich	1,800000	»
Rußland	600000	»
Dänemark und Schweden	200000	»
Spanien und Portugal.........	1,000000	»
die übrigen Länder am mittell. Meere	1,400000	»
Deutschland	2,000000	»
Holland und Belgien	600000	»
die vereinigten Staaten	2,000000	»
Übrige außer-europäische Länder ...	1,000000	»
Total ...	14,200000	Zentner.

Kaffee-Pfunde	1816.	1817.	1818.	1819.
	29,000000	27,000000	28,000000	24,500000
	1820.	1821.	1822.	1823.
	23,000000	21,500000	28,250000	26,500000
	1824.	1825.	1826.	1827.
	38,500000	34,000000	38,500000	51,750000
	1828.	1829.	1830.	1831.
	47,750000	40,750000	47,250000	44,500000
	1832.	1833.	1834.	1835.
	57,250000	41,500000	50,750000	43,250000
	1836.	1837.	1838.	
	49,000000	51,000000	52,000000	

Durchschnitt der letzten 10 Jahre: 47,725000 Pfund.

Die Kaffee-Einfuhren in den Hauptdepots von Europa betrugen nach Tonnen zu 1000 Kilogramm:

in	1832	1833	1834	1835	1836	1837	1838
Rotterdam	16040	6757	17466	13610	13977	15800	17400
Amsterdam	11625	7125	16000	17900	16819	22000	24000
England	22059	16885	18906	14214	16151	15000	17700
Hamburg	27645	20370	24760	21491	21205	26000	26500
Bremen.......	7000	5166	7355	5030	6845	4300	7000
Antwerpen	11833	14056	18529	10470	13150	15000	17400
Frankreich.....	19310	19132	20111	15700	22725	17000	22899
Triest	14007	8677	9045	9600	14259	7280	11740
Genua u. Livorno	4150	3214	2360	1800	3578	3000	3500
St. Petersburg	1629	1772	1468	940	1099	1871	1257
Zusammen..	133988	100022	137060	110755	124683	127251	149396

Man berechnet den jährlichen Durchschnitts-Verbrauch auf 3,470000 Ztr., nämlich in:

England . . . . auf 240000 Zentner.
Frankreich. . . . . » 450000 »
Holland und Belgien . . . » 700000 »
Deutschland . . . . » 950000 »
Rußland, Schweden, Dänem. » 150000 »
Italien und andere nicht benannte Länder d. Mittelmeers auf 300000 »
Spanien und Portugal . . » 80000 »
Vereinigte Staaten . . . . » 400000 »
Produktions-Länder selbst » 200000 »

Davon liefern etwa:

das brittische Westindien . . . . 160000 Zentner.
Java und Sumatra . . . . . . 760000 »
Cuba . . . . 500000 »
Haiti . . . . 230000 »
die holländ. westind. Kolonien . 100000 »
die franz. westind. Kolonien und Bourbon . . . . 210000 »
Brasilien . . . . 900000 »
das übrige Südamerika und Portorico . . . . 350000 »
Ostindien und Mocha . . . . . 250000 »
Ceylon . . . . 80000 »

Total . . . 3,540000 Zentner.

Thee, Viertel-Kisten	1816.	1817.	1818.	1819.
	21515	46038	11784	28226
	1820.	1821.	1822.	1823.
	19532	27348	19388	21846
	1824.	1825.	1826.	1827.
	14865	32421	21628	41178
	1828.	1829.	1830.	1831.
	21428	24126	15483	17591
	1832.	1833.	1834.	1835.
	22918	29520	45660	9648
	1836.	1837.	1838.	
	23145	19100	19160	
Taback......... Pfund	1831.	1832.	1833.	1834.
	11,383000	9,513000	8,027000	7,612000
	1835.	1836.	1837.	1838.
	10,834000	10,186000	9,256000	6,362000
Twiste.......... Ballen	1831.	1832.	1833.	1834.
	14819	23000	24000	25000
	1835.	1836.	1837.	1838.
	28500	33500	35000	38000

Durchschnitt der letzten 10 Jahre: 22635 Viertelkisten.

Die Gesammt-Ausfuhr von China an Thee ist auf durchschnittlich jährlich 80,000000 Pfd. zu schätzen.

Die jährliche Theekonsumtion von Europa und den vereinigten Staaten wird jetzt auf 60,000000 Pfd. engl. berechnet.

Man kann annehmen die Thee-Einfuhr:

nach Großbritannien zu	48,000000	Pfd.
im übrigen Europa von Canton direkt auf	5,000000	»
durch Karavanen nach Rußland auf	8,000000	»
Zusammen auf	61,000000	Pfd.

Von China wurden nach Großbritannien und Irland ausgeführt:

$183\frac{4}{5}$	47,690933	Pfund.
$183\frac{5}{6}$	45,859600	»
$183\frac{6}{7}$	50,251000	»
$183\frac{7}{8}$	38,272000	»

Während der Jahre $182\frac{5}{9}$ haben Holland und Belgien jährlich im Durchschnitt eingeführt................ 2,770000 Pfund.

Der Thee-Verbrauch wird angeschlagen, für:

Rußland auf jährlich	8,000000	Pfund.
Holland » »	2,000000	»
Frankreich auf »	500000	»
Deutschland » »	2,300000	»
Die vereinigten Staaten	8,200000	»
Großbrit. und Irland	32,000000	»

Zu vergleichen die Anmerkung: Baumwollen-Garn betreffend, auf S. 67.

Baumwolle .... Ballen	1816. 12600	1817. 10200	1818. 20400	1819. 25000
	1820. 13800	1821. 11500	1822. 28700	1823. 15500
	1824. 15600	1825. 16879	1826. 25412	1827. 25189
	1828. 29089	1829. 38465	1830. 21626	1831. 24510
	1832. 36193	1833. 23413	1834. 45163	1835. 40411
	1836. 65952	1837. 55067	1838. 41200	

Durchschnitt der letzten 10 Jahre: 39200 Ballen.

Die Einfuhr von Baumwolle in ganz Europa betrug nach Ballen von 200 Pfd. engl. geschätzt:

1832 .... 1,336698.
1833 .... 1,402486.
1834 .... 1,458445.
1835 .... 1,639441.
1836 .... 1,934294.
1837 .... 1,850786.
1838 .... 2,140000.

Davon lieferte z. B. im Jahre 1837:

Nordamerika ..... 1,434400.
Brasilien .... 84605.
Westindien ...... 44463.
Ostindien .... 172214.
Ägypten .... 115104.

Davon empfingen

Großbritannien und Irland:

1829 .... 746340 Ballen.
1830 .... 872709 »
1831 .... 905297 »
1832 .... 901220 »
1833 .... 934850 »
1834 .... 948700 Ballen.
1835 .... 1,091462 »
1836 .... 1,200257 »
1837 .... 1,174103 »
1838 .... 1,428301 »

St. Petersburg:

1836	32419	Ballen.	1838	53035	Ballen.
1837	30510	»			

Frankreich:

1829	251500	Ballen.	1834	279674	Ballen.
1830	283500	»	1835	314350	»
1831	220668	»	1836	399823	»
1832	260662	»	1837	343963	»
1833	306443	»	1838	390978	»

Holland und Belgien empfingen zur eigenen Konsumtion während der Jahre 1825 bis 1829 durchschnittlich 228000 Ballen.

Belgien (Antwerpen und Ostende) importirte:

1833	37549	Ballen.	1836	42696	Ballen.
1834	30837	»	1837	38312	»
1835	32156	»	1838	47732	»

Triest und Italien:

1835	95000	Ballen.	1837	109000	Ballen.
1836	139000	»	1838	123000	»

Die Staaten des großen deutschen Zollvereins:

1832	117911	Zentner.	1835	121013	Zentner.
1833	92212	»	1836	187858	»
1834	175317	»			

Großbritannien und Irland exportirten an Baumwollen-Garn:

1831	63,821440	Pfund,	werth	3,975019	Pf.St.
1832	75,667150	»	»	4,722759	»
1833	70,626161	»	»	4,704024	»
1834	76,478468	»	»	5,211015	»
1835	83,214198	»	»	5,706589	»
1836	88,191046	»	»	6,120366	»
	(nach Rußland 21,000000 Pfund.				
	» Deutschland 28,000000 »				
	» Holland 14,000000 »				
	» Italien 7,000000 »)				
1837	100,000000	Pfund,			
1838	115,000000	»	werth	7,000000	Pf.St.

(Davon gingen nach dem übrigen Europa 83 Prozent, nach Asien 14 Prozent, nach Südamerika, Kanada u. s. w. 3 Prozent.)

Frankreich fabrizirt an 46,000000 Kilogr., Belgien etwa 4,500000 Kilogramm jährlich. Die Länder des großen deutschen Zollvereins empfingen an Baumwollen-Garn:

1832	177865	Zentner.	1835	251340	Zentner.
1833	150280	»	1836	317063	»
1834	257746	»			

Holland und Belgien verbrauchten von 1825 bis 1829 jährlich im Durchschnitt Baumwollen-Garn 160000 Zentner.

Reis ....Pfund	1830.	1831.	1832.	1833.
	6,800000	11,600000	5,540000	9,300000
	1834.	1835.	1836.	1837.
	8,350000	8,000000	7,350000	7,220000
	1838.			
	7,750000			
Indigo ....Pfund	1830.	1831.	1832.	1833.
	1,538000	1,215000	2,014000	1,348000
	1834.	1835.	1836.	1837.
	1,236000	1,464000	1,820000	1,274000
	1838.	(Durchschnitt: 1,512111)		
	1,700000			
Häute und Felle (rohe).............Stück	1830.	1831.	1832.	1833.
	101500	117600	91700	136000
	1834.	1835.	1836.	1837.
	119000	124000	73000	103000
	1838.	(Durchschnitt: 110922)		
	132500			
Hörner ....Stück	1830.	1831.	1832.	1833.
	1,010408	1,182796	1,068410	1,201985
	1834.	1835.	1836.	1837.
	885503	604638	458000	670000
	1838.	(Durchschnitt: 856257)		
	624550			
Kakao ....Pfund	1830.	1831.	1832.	1833.
	600000	900000	1,270000	1,018000
	1834.	1835.	1836.	1837.
	322000	552000	637000	618000
	1838.	(Durchschnitt: 790800)		
	1,200000			

Zu Reis: Durchschnitt der letzten 10 Jahre: 8,006000 Pfd.

Frankreich führte zum eigenen Verbrauche ein:

1833...10,590000 Kilogr. 1835...10,157000 Kilogr.
1834... 9,001000 » 1836...12,193000 »

Großbritannien und Irland importirten geschälten

Reis...........1833, 218886 Cwts. 1835, 249538 Cwts.
» ....1834, 317240 » 1836, 186826 »
Reis in Hülsen,.1833, 206074 Bush. 1835, 302321 Bush.
» » » .1834, 318686 » 1836, 258727 »

Die Staaten des großen Deutschen Zollvereins empfingen,

Reis,	1832,	66586 Zentner		1835,	86470 Zentner
	1833,	69056 »		1836,	90756 »
	1834,	80289 »			

Zu Indigo: Während der 7 Jahre vom 1. Mai 1831 bis 30. April 1838 sind in und außerhalb Europa konsumirt............247801 Kisten
oder jährlich durchschnittlich 35400 »
oder etwa 34000 Kisten Bengal, Tirhoot rc.
à $3\frac{5}{8}$ Maunds = 123250 Maunds.
1400 » Madras, Manilla, Java rc.
à 3 Maunds = 4200 »
Total jährlich 127450 Maunds.

Das Gewicht dieser 127450 Maunds ist zu 4,248300 Kilogr. anzunehmen und davon verbrauchten, nach einem Durchschnitt der Jahre 1827 bis 1835: Großbritannien und Irland 1,214380 Kilogr., Frankreich 912915 Kilogr., die Vereinigten Staaten 129099 Kilogr.; nach einem Durchschnitt der Jahre 1835 und 1836 die Staaten des großen Deutschen Zollvereins 2,421328 Pfd., Belgien etwa 1000 Kisten und Seronen.

Die vereinigten Königreiche Großbritannien und Irland führten an rohen Häuten ein:

1833...296300 Cwts.	1835...350697 Cwts.
1834...437291 »	1836...352061 »

Der große Deutsche Zollverein erhielt an rohen Häuten und Fellen zur Lederbereitung:

1831... 75453 Ztr.	1834...146765 Ztr.
1832...125622 »	1835...143885 »
1833...125673 »	1836...138896 »

In Frankreich sind eingeführt an rohen Häuten zur Lederbereitung:

1834...1,249831	Kilogr. von	2,999594	Frk. offiz. Werthe,
1835...1,254879	» »	3,011702	» » »
1836...2,435835	» »	5,846004	» » »

Belgien (Antwerpen und Ostende) empfing an rohen Häuten:

1833....215794 Stück	1836....249929 Stück.
1834....366000 »	1837....300138 »
1835....268044 »	1838....309069 »

v. Humboldt schätzte 1818 den Kakaoverbrauch von ganz Europa auf 23,000,000 Pfd., wovon 4 bis 5 Mill. Pfd. auf Spanien gerechnet wurden. Großbritannien und Irland führten ein:

1833...4,608718 Pfd.	1835...2,118756 Pfd.
1834...2,984894 »	1836...2,788224 »

Frankreich:

1830...2,254625 Kilogr.	1833...2,215601 Kilogr.
1831...1,306084 »	1834...1,933550 »
1832...1,005406 »	1838...2,345838 »

Der große Deutsche Zollverein:

1832...369712 Pfd.	1835...504336 Pfd.
1833...484064 »	1836...526512 »
1834...368928 »	

	1836.	1837.	1838.
Farbehölzer:			
Blauholz.......Pfund	3,000000	2,500000	3,300000
Gelbholz........Pfund	1,000000	700000	400000
Fernambukholz Pfd.	280000	170000	180000
Japanholz.....Pfund	1,000000	550000	500000
St. Martin und Limaholz.....Pfund	1,300000	1,300000	80000
Seide..................	178 Ballen 4 Kisten 4 Packen 1 Kollo	184 Ballen 13 Kisten 2 Packen 2 Fässer	166 Ballen 9 Kisten 2 Packen 11 Kolli 2 Fässer

Nicht auf eine Gewichtsangabe zu reduziren, weil nicht erhellt, woher die einzelnen Packungen stammen.

Seidenproduktion in Europa:

Ober-Italien etwa........................	4,178000 Pfd.
Frankreich.............................	2,750000 »
Unter-Italien............................	2,500000 »
Spanien................................	1,500000 »
Österreich (Deutsche Provinzen und Ungarn)..	595000 »
Türkei, Griechenland......................	542000 »
Portugal...............................	62000 »
Südliches Rußland........................	11000 »
Deutschland.............................	3000 »
	12,141000 Pfd.

Verbrauch an roher Seide:

Großbritannien und Irland.....	3,900000 Pfd.
Frankreich....................	1,800000 »
Österreich....................	1,500000 »
Rußland......................	1,300000 »
Schweiz......................	823000 »
Preußen......................	700000 »
Schweden.....................	25000 »
Übrige Europäische Länder.....	52000 »
	10,100000 Pfd.

(Berghaus, Länder- und Völkerkunde III, 467.)

General-Liste

der Einfuhr aller Getreide-Arten in Hamburg vom Jahre 1800 bis zum Jahre 1838 incl. nach Getreidelasten berechnet.

Jahr.	Last.	Jahr.	Last.	Jahr.	Last.
1800	44485	1813	13106	1826	34183
1801	41015	1814	22848	1827	29992
1802	36216	1815	20052	1828	36898
1803	24637	1816	20261	1829	42849
1804	20861	1817	27849	1830	57459
1805	27603	1818	41883	1831	46588
1806	36577	1819	27203	1832	29957
1807	18080	1820	25965	1833	31897
1808	22691	1821	21710	1834	25651
1809	20363	1822	22807	1835	18750
1810	23332	1823	29179	1836	33251
1811	21695	1824	29471	1837	34340
1812	19080	1825	39281	1838	41262

	1830.	1831.	1832.
Weizen .... Last	33378	25069	17091
Rocken .... »	13266	7206	5685
Gerste .... »	3798	8077	1585
Hafer .... »	4365	2958	3498
Erbsen .... »	909	997	205
Bohnen .... »	222	206	176
Kleesamen .... Ztr.	—	24600	26800
Rappsamen .... Last	877	835	1294

Der Durchschnitts-Bedarf der Vereinigten Königreiche Großbritannien und Irland an fremdem Weizen ist von Jakob 1827 nach den Erfahrungen der letzten 12 Jahre auf jährlich 565000 Quarter angegeben; im Jahre 1833 ergab sich jedoch, daß seit Erlassung des Korngesetzes vom 15. Juli 1828, im Durchschnitt jährlich 1,008860 Quarter fremder Weizen verbraucht sind. Während der Jahre 1800 bis 1820 betrug die durchschnittliche jährliche Weizen-Einfuhr 598906 Quarter zu 84 Sch. 6 den.

Der ungefähre Antheil der verschiedenen Reiche des festen Landes hieran war folgender:

	Quarter.		Quarter.
Rußland	60373	Kanada	23040
Schweden	12275	Holland	40033
Preußen und Polen	204667	Flandern	29530
Das übrige Deutschland	87092	Frankreich	23071
Vereinigte Staaten	87376	Dänemark und Norwegen	18956

Nach einem 25jährigen Durchschnitt des Zeitraums 1801 bis 1825 betrug Großbritanniens Einfuhr an Getreide aller Art (Weizen, Rocken, Gerste, Hafer, Mais, Erbsen, Bohnen) jährlich

in Winchester-Quarters	1,778513
davon lieferte:	
Rußland	117902
Schweden und Norwegen	14397
Dänemark	67847
Preußen	228584
Deutschland	171103
Die Niederlande	158078
Frankreich und der Süden von Europa	37932
Die Vereinigten Staaten von Nordamerika ..	80712
Die Britischen Kolonien in Nordamerika	25627
Andere fremde Länder (auch die Insel Man).	10363
Irland	865968

Frankreich führte an fremdem Getreide und Mehl während des Zeitraums 1788 bis 1833 zum eigenen Gebrauche nach Abzug der Ausfuhr jährlich im Durchschnitt ein: 243247 metr. Quint.; nach einem Durchschnitt der Jahre 1815 bis 1833 aber 664361 metr. Quint.

Hinsichtlich des Königreichs der Niederlande haben genaue Nachforschungen im Jahre 1835 ergeben, daß der jährliche Bedarf an Getreide aller Art auf 200000 Last, die eigene Produktion auf fast 150000 Last, mithin der Bedarf an ausländischem Getreide auf wenigstens 50000 Last zu berechnen ist.

1833.	1834.	1835.	1836.	1837.	1838.	Durchschnitt.
19559	13011	8316	17115	17257	31702	20277
4420	5210	2892	4812	7799	5586	6320
2153	2106	1791	4345	3526	1632	3001
2528	2687	2786	2567	2505	2342	2915
833	1185	375	1330	868	563	807
439	540	321	307	350	91	294
36000	20200	40200	41000	31450	58960	31023
900	273	1618	2346	1588	2317	1335

Der jährliche Getreide-Bedarf Belgiens wird auf 6,000000 Hektoliter angeschlagen, die eigene Produktion ist im Allgemeinen bedeutend höher. Belgien hat dem Geldwerthe nach

	eingeführt: 1834	1835		ausgeführt: 1834	1835	
Gerste für ...	1,437130	1,216807	Frk.	144926	136949	Frk.
Hafer » ...	952596	1,322708	»	48450	31822	»
Weizen » ...	336441	1,124981	»	308611	766360	»
Rocken » ...	40306	15828	»	128249	199966	»

Ferner haben Antwerpen und Ostende seewärts eingeführt:

	1836	1837	1838	
Gerste	2635	3046	1930	Last
Hafer..........	2067	2048	6761	»
Weizen.........	835	285	4201	»
Rocken.........	569	745	90	»

Schweden erntet bei einem Mittel-Ertrage: Weizen 207677 Tonnen, Rocken 2,010816 Tonnen, Gerste 1,835325 Tonnen, Hafer 1,380397 Tonnen nebst den geringeren Getreide-Arten, zusammen: 6,499000 Tonnen. Es würde einer Zufuhr von etwa 666000 Tonnen Getreide bedürfen, wenn dieser Mangel nicht durch den sehr erweiterten Kartoffelnbau hinreichend ersetzt wäre.

Hinsichtlich der Getreide exportirenden Gegenden ist zu bemerken, daß

a) das Stromgebiet der Weichsel einen Überschuß liefert von 350000 Quart.
b) Königsberg exportirt durchschnittlich................ 120000 »
c) Stettin .... 47000 »
d) Regierungsbezirk Stralsund .... 150000 »
e) die nördlichen Häfen Rußlands 2c.................... 800000 »
f) die Häfen Rußlands am schwarzen Meere .... 550000 »
(Der Ernte-Ertrag wird für das Europäische Rußland auf jährlich durchschnittlich 167 bis 200,000000 Tschetwerts berechnet; der Werth des ausgeführten Getreides und Mehls nach einem Durchschnitte der Jahre 1825, 1826 und 1827 betrug 23,560000 Papierrubel.)
g) Dänemark nebst den Herzogthümern (ohne Rappsaat). 818000 » (1,706000 Tonnen)
h) die Vereinigten Staaten (nach Europa Mehl).... 180000 Fässer
i) Kanada u. s. w. .... 70000 Quart.

Auf dem Rheine sind thalwärts ausgeführt:
1833, 313062 Zentner; 1834, 1,046133 Zentner Getreide.

	1825.	1826.	1827.	1828.	1829.	1830.
Wolle..... Ballen (Hamb. u. Altona)	44468	16934	39155	41171	31547	55560
	1834.	1835.	1836.	1837.	1838.	
	55216	66115	83091	47285	73904	

Metalle.	1830.	1831.	1832.	1833.	1834.	1835.
Eisen, engl., Schpfd.	......	......	......	8500	11000	24000
schwed. »	......	......	......	2700	5000	2500
Blei, Harz-, Ztr.	6350	46700	34000	11000	23000	27200
Span. » (Hamb. u. Altona)	20000	300	8000	6000	3000	10000
Kupfer, Harz-, Ztr.	1515	1460	2225	1978	1628	1648
sonstiges » (Hamb. u. Altona)	......	......	......	5000	2000	3500
Zink.........Zentner	......	......	46000	82000	35000	79300
Zinn, (Banka), Ztr.	......	......	......	2590	3210	1630
Butter....Gebinde	75938	70765	87016	78141	......	Pfunde:
Rüböl........Fässer	......	......	......	......	1800	1500
Hanföl.......Fässer	......	......	700	1325	1650	350
Leinöl........Fässer	......	......	......	......	800	600
Thran.....Tonnen	......	22000	22200	15960	17900	18550
Wallfischbarden.	Pfunde..	280000	375000	276020	352500	199000
Häringe...Tonnen	26000	11500	......	31870	31467	28467
Talg..........Fässer	......	......	......	......	660	670
Theer......Tonnen	......	3807	6296	7613	5536	......
Pottasche...Fässer	......	2868	2541	3052	2635	3973
Speck, Schinken, gesalzenes Fleisch	......	......	......	......	......	Pfunde.
Steinkohlen..... Schiffsladungen	......	244	248	......	......	......
Wein... Oxhoft..	......	27000	43000	......	......	......
Wein... Pipen...	......	3800	2700	......	......	......

1831.	1832.	1833.
46163	42209	69839

1836.	1837.	1838.
20000		
12500		
17700	23250	11700
8000	7000	12500
1560	1040	1405
3200	7000	5600
110650	14370	90860
4370	4270	5600
10,400000	12,300000	126000 Gebinde.
1370	2100	3100
1400	750	700
530	770	1600
21930	19950	23200
262200	349000	338000
25900	45600	19600
440	600	500
....	6717	12367
3960	5349	4300
1,680000	1,880000	1,700000
....	470	563
....	26000	30433
....	2300	1988

Die Wollproduktion kann angenommen werden für
Großbr. u. Irland..124,800000 Pfd.
Frankreich ....190,000000 »
Österreich, Kaiserth...40,000000 »
Preußen, Königr. ...32,000000 »
Rußland ppt. .....120,000000 »
Belgien auf 200000 Frk. Werth,
Niederlande ....4,600000 »
Dänemark ....3,500000 »
Schweden u. Norwegen 6,500000 »
Spanien...........50,000000 »
Portugal ....12,000000 »
Italien ....18,000000 »
Vereinigte Staaten .90,000000 »
Australien...........8,000000 »
Übrige deutsche Bundesstaaten........27,000000 »

Großbr. u. Irland empfangen an fremder Wolle jetzt jährlich etwa...43—44,000000 »
(deutsche Wolle 1837..53359 Ballen.
1838..79320 »
spanische » 1837..13162 »
1838...8577 »
australische » 1837..30318 »
(1833.14941B.) 1838..30648 »
verschied. Sorten (Italien, Rußland, Türkei, Marokko, Kap, Buenes-Ayres)....1837..66008 »
1838..61675 »

Total...1837.162847 Ballen.
1838.180220 »

Frankreich ....28,000000 Pfund.
Belgien (seewärts eingeführt).......................2,785000 »

Die Butter-Einfuhr Großbr. u. Irlands betrug:
1833....136986 Cwts. 1835....146784 Cwts.
1834....133872 » 1836....240738 »

Der Werth der Butter-Ausfuhr ist für Holland auf etwa 26,000000 Fl. zu berechnen, das Ausfuhr-Quantum des Königreichs Dänemark auf 11 Mill. Pfd.; der Mecklenburgischen Herzogthümer auf 450000 Pfd. (seewärts), das gesammte Ausfuhr-Quantum soll mindestens 170000 ℔ Werth haben.

Der britische Häringsfang lieferte von 1825—35 einen jährl. Durchschnitts-Ertrag von 377000 Barrels; der norwegische 500—600000 Tonnen; der holländische etwa 3500 Last.

Rußland exportirt an 150,000000 Pfd. Talg jährlich.

Außerdem sind während der letzteren Jahre in Hamburg und dessen Vorstädten jährlich durchschnittlich eingeführt:

Ochsen	19300	Stück
Kälber	25000	»
Schweine.................	33000	»
Hämmel und Schafe	8800	»
Lämmer und Spanferkel	6100	»

Das Wesen des Hamburger Handelsbetriebes in einem (durch Raum- und Zeitmangel gebotenen) kurzen flüchtigen Umrisse zu schildern, ist sehr gewagt; darf jedoch, der beabsichtigten möglichsten Vollständigkeit wegen, nicht unterbleiben.

Hamburg ist durch die Ausdehnung seiner direkten Verbindungen in fremden Welttheilen, seit den letzten 20 Jahren immer mehr ein Weltmarkt geworden, d. h. ein großer Stapelplatz, der nicht nur dem durch seine Lage ihm zugewiesenen Binnenlande einen Markt für den Ankauf der Produkte des Auslandes und für den Verkauf heimischer Erzeugnisse darbietet; sondern auch andern europäischen Ländern den Überfluß der bei ihm sich aufhäufenden Waren aller Zonen zuführt. Hamburg beschränkt mithin seine Wirksamkeit im Vertriebe der Waren nicht auf sein geographisches Handelsgebiet, sondern dehnt sie auch über entferntere Länder aus und bewirkt dadurch einen Zwischenhandel, welcher diesen Platz zum Vermittler zwischen Deutschland und dem Auslande, so wie zwischen zwei und mehr fremden Ländern macht.

Die Hauptbranchen der Geschäfte, wovon jedoch häufig mehrere in einer Hand sich vereinigt finden, sind: Ausfuhrhandel auf eigne Rechnung, Einfuhrhandel desgleichen, Kommissionshandel, Speditionsgeschäfte, Bank- und Wechselgeschäfte, Assekuranzgeschäfte (See-, Feuer-), Fonds- und Papier-Handel, Detailhandel.

1) Der Ausfuhrhandel für Hamburger Rechnung um-

faßt die Erzeugnisse des Bodens und der Industrie Nord-Deutschlands, sowie einiger Theile der südlichen Hälfte unseres Vaterlandes, der Schweiz, auch Polens. Die wichtigsten Ausfuhr-Artikel sind:

a) Leinen, vornehmlich aus Schlesien, Sachsen, dem Preußischen Westphalen, Kurhessen, Lippe-Detmold und dem Königreich Hannover; nach Mexiko, den Westindischen Inseln, den Staaten Kolumbiens, Brasilien, Montevideo, Buenos-Ayres, der Westküste von Südamerika und den vereinigten Staaten gehend. Wenn die deutschen Leinen, hinsichtlich der Qualität des Garns und Gewebes, der Bleiche (vorzüglich dadurch, daß eine gute chemische Bleiche an die Stelle der Rasenbleiche tritt), der Appretur, der äußern Aufmachung, hinter den Anforderungen der Abnehmer und den Bestrebungen der Konkurrenten nicht zurückbleiben, auch ihre bisherigen Durchschnittspreise nicht wesentlich erhöht werden: so wird die Nachfrage danach in den Kolonien unverändert bleiben, weil weder baumwollene noch gemischte Waren den Bedarf daran ersetzen können.

b) Leinene Lumpen werden in bedeutender Quantität nach England geführt.

c) Seidenwaren aus Preußen und Sachsen finden in den ebengenannten Ländern Absatz.

d) Wollenwaren aus dem großen Zollverbande gehen vornehmlich nach den Nordamerikanischen Freistaaten und Südamerika, namentlich der Westküste.

e) Baumwollene Waren, vorzüglich Strumpfwaren, aus Sachsen, sowie Schweizer Manufakturwaren, finden in fast allen genannten Kolonien einen guten Markt.

f) Glas und Glaswaren werden nach dem Festlande von Amerika und auch Westindien ausgeführt.

g) Eisen-, Stahl- und Galanterie-Waren, Schweizer Uhren, auch Waffen finden ebendaselbst gewöhnlich willige Käufer.

h) Die meisten Getreide-Arten haben der Natur der Sache nach, keinen regelmäßigen Abzug; der Ausfall der Ernte und auch die Spekulation, welcher die in vielen Staaten bestehenden Differenzial-Zölle ein weites Feld darbieten, sind dabei entscheidend. Bei günstigen Konjunkturen ist England für Weizen und Hafer, Hauptabnehmer; für Gerste und Hafer auch Belgien und Holland; einzeln Frankreich, Spanien und Portugal. Einige Jahre hindurch sind bedeutende Versendungen von Weizen und Rocken nach Nordamerika gemacht; allein dies Geschäft wird nur dadurch Stabilität und dauernden Nutzen erlangen, daß man das Korn in Mehl verwandelt unmittelbar nach Westindien und Südamerika bringt, wozu bereits eine kräftige Einleitung durch die immer zahlreicher werdenden großen und guten Mühlen-Anlagen gemacht ist. Rappsaat findet gewöhnlich in England, Holland und Belgien Abnehmer; auch Kleesamen, Hanfsaat und Senfsamen bilden einen stehenden Ausfuhr-Artikel namentlich nach England. Hindernisse der Ausdehnung des Getreidegeschäfts sollen übrigens der Mangel öffentlicher Depots und manche Unkosten, z. B. durch den Zwang, sich der Kornträger und der Kornumstecher zu bedienen, veranlaßt sein.

i) Eichenborke vorzüglich aus dem Hannoverschen und den Dänisch-Deutschen Provinzen, geht nach England.

k) Schwere Ochsenhäute, Mastkalbfelle, auch leichtere Kuhhäute und gesalzene und getrocknete Pferdehäute, bilden einen nicht unwichtigen Ausfuhr-Artikel zum Theil nach England.

l) Butter aus Holstein, Mecklenburg und dem Hannoverschen findet in England und Schottland Abnehmer.

m) Der Handel mit Fleischwaren nach den Kolonien, vorzüglich

Newfoundland, zur Verproviantirung der Schiffe, wird immer bedeutender. Holstein, Mecklenburg und Hannover liefern das dazu erforderliche Ochsen= und Schweinefleisch und Speck.

n) Thierische Abfälle, z. B. Knochen aus Preußen, Sachsen und Böhmen, gehen vorzüglich nach England.

o) Von Metallen wird Zink aus Schlesien und Polen, Blei und Kupfer vom Harze versandt.

p) Für Wolle aus Sachsen, Schlesien und dem übrigen Preußen, Mecklenburg, Hannover u. s. w. ist Großbritannien Hauptmarkt.

Hamburgs große flüssige Kapitale und seine durch Erfahrung gereifte genaue Kenntniß der Abzug=Orte, sowie die meist fessellose Regsamkeit des Hamburger Verkehrs befähigen diesen Platz ganz besonders, den Bedarf der überseeischen Märkte nach Wunsch zu befriedigen; das eigene Interesse seiner Kaufleute aber bewirkt zugleich, daß solches in möglichst ausgedehntem Maße durch Erzeugnisse Deutschlands geschieht.

2) Der Einfuhrhandel begreift Alles, was im auswärtigen Verkehre an Erzeugnissen des Auslandes vorkommt; allein schon aus demjenigen, was hinsichtlich der Ausfuhren gesagt ist, folgt von selbst, daß die Hauptgegenstände desselben aus den amerikanischen Kolonien, aus dem vormals spanischen Festlande von Amerika, aus den vereinigten Staaten von Nord=Amerika, sowie aus Großbritannien und Irland, kommen müssen. Die Erzeugnisse der tropischen Länder: Kaffee, Zucker, Thee, Baumwolle, Taback, Kakao, Farbewaaren (vorzüglich Indigo, Cochenille und die Farbehölzer), Gewürze, Droguen, Reis, Rum, feine Hölzer, Häute, Elfenbein u. s. w. sind die wichtigsten Artikel des Einfuhrhandels; — dann aber auch die s. g. nordischen Produkte aus Rußland, Schweden, Norwegen, als: Pelzwerk, Hanf, Flachs, Hanf= und Leinsamen, Pech, Theer,

Holz (Balken, Bretter), Pottasche, Talg, Eisen, Kupfer; — ferner die Erzeugnisse der Länder am Mittelmeere, wohin gehören: Wein, Sprits, Früchte (frische und zubereitete), feine Öle und Seifen, Schwefel, Seide, Blei, Gewürze; — sodann die Produkte der Fischereien, z. B. Thran, Wallfischbarden, Robbenfelle, Häringe; — vorzüglich aber Englands baumwollene Zeuge, Twiste, Maschinengespinnste aus Wolle und Flachs, Metallfabrikate, Steinkohlen; Frankreichs Weine, Seidenwaren, Mode- und Luxus-Artikel; Belgiens Flachs, sowie seine Manufakturwaren in Baumwolle und Wolle. Der Hamburger Importeur bezieht diese Waren entweder (und dies ist Regel bei europäischen Erzeugnissen) aus erster Hand, oder durch Vermittelung einer anderen Nation, wie denn z. B. die aus Ostindien und China, auch dem mittleren und südlichen Afrika kommenden Gegenstände, gewöhnlich über England oder Holland gehen. Dieses, sowie die vielfachen sonstigen Verbindungen mit England bewirken, daß der Londoner Markt häufig die Bewegungen des Hamburger regulirt. Die Dampfboot-Verbindungen haben hierzu viel beigetragen, auch die Beziehungen zwischen Hamburg und Holland, Belgien, Frankreich enger und rascher einwirkend gemacht.

Der Einfuhr-Properhandel hat in manchen seiner Branchen in neuerer Zeit mehr die Natur von Kommissions- und Speditions-Geschäften angenommen, da aber diese für Hamburg nicht vortheilhafte Richtung nicht wohl abzuändern sein dürfte, so wird dieser Platz mit seinen großen Kräften und durch Vermehrung seiner Handelsflotte leicht Mittel finden, dafür seine Verbindungen mit außereuropäischen Ländern zu vervielfältigen. Der direkte Verkehr Hamburgs mit Süd-Amerika ist bereits von Jahr zu Jahr gewachsen, und auch seine merkantilischen Beziehungen zu Asien und Afrika möchten schon in den nächsten Dezennien wichtigere Resultate liefern. Zwei erhebliche Veränderungen betreffen namentlich den Thee- und den Zuckerhandel.

Direkte Importationen von Thee aus China finden fast gar nicht mehr Statt, denn seitdem England das Monopol der Ostindischen Kompagnie aufgehoben hat, haben die Amerikaner ihr früheres Bestreben, den Kontinent von Europa mit Thee zu versorgen, aufgegeben; England sendet auf den Hamburger Markt kleine Parteien und die zweite Hand ist dadurch verloren. Der Hamburger Zuckerhandel und dessen Basis, die bedeutende Zahl der dortigen Raffinerien, hat durch die Zölle Deutschlands und Rußlands, durch das Entstehen vieler Zuckerfabriken in den konsumirenden Ländern, sowie durch die Rückzölle, welche Holland, Belgien, Frankreich ihren Raffinadeuren bewilligen, einen empfindlichen Stoß erhalten. Mecklenburg, Schweden und Dänemark sind jetzt fast die einzigen Länder, welche Hamburger Raffinaden konsumiren.

3) Kommissionshandel wird sowohl in Exporten, vorzüglich Fabrik- und Manufaktur-Erzeugnissen, als in Importen, namentlich Kolonialwaren, getrieben. Die Importeure ersten Ranges bringen entweder ganze Schiffsladungen oder doch nur große Parteien Waren an den Markt, welche dann in die Hände der eigentlichen Platzspekulanten und der größeren Kommissionshäuser übergehen. Diese verfahren jetzt in der Regel ganz anders als früher, indem sie gezwungen sind, ohne vorhergegangenen Auftrag nach eigenem Ermessen zu kaufen, und dann ihre Waren durch binnenländische Agenten oder auch direkt im Hinterlande zu veräußern. Was auf diese Weise nicht abgeht, wird auswärts oder in Hamburg selbst an den Markt gebracht, und so kommt es, daß man in Zeiten rückgängiger Konjunkturen oder eingetretener Geschäftsstille nicht selten aus zweiter Hand wohlfeiler kaufen kann, als aus der ersten.

Auch der Makler ist jetzt häufig zum Kommissionair oder richtiger zum Eigenhändler geworden, denn das s. g. Übernehmen der großen einflußreichen Makler nimmt in manchen Branchen,

z. B. bei Kaffee, Zucker, Getreide, fortwährend zu. Sie kaufen ohne eine Ordre, suchen sich dann einen Abnehmer in Hamburg oder im Binnenlande, und verdienen, wenn die Konjunktur gut bleibt, auf diese Weise doppelt. Der Hamburger Kommissionair, welcher die Empfangnahme, Bezahlung und den Versandt zu besorgen hat, spielt hierbei eigentlich nur die Rolle eines Spediteurs.

Unter denjenigen, welche Kommissionsgeschäfte treiben, befinden sich ferner eine Menge s. g. Agenten fremder, namentlich englischer Häuser. Manche Ausfuhrgeschäfte werden auch auf die Weise gemacht, daß der Hamburger Kommissionair sich aktiv dabei betheiligt, und nur ein Theil für Rechnung des binnenländischen Versenders bleibt, welchem dann auch ein Vorschuß geleistet zu werden pflegt.

4) Speditionsgeschäfte. Während noch vor etwa 20 Jahren der s. g. binnenländische Kaufmann wenig direkte Verbindungen mit überseeischen Plätzen hatte, vielmehr seinen Bedarf durch Vermittelung der Hansestädte erhielt, haben die direkten Warenbeziehungen der Binnenländer jetzt schon so sehr überhand genommen, daß manche der von England, Holland und dem mittelländischen Meere kommenden Gegenstände für Hamburg immer mehr Transitogut werden. Dahin gehören z. B. die bedeutenden Baumwolle- und Twist-Beziehungen von England, das Indigo-Geschäft mit London, die Kaffee- und Zucker-Ankäufe in den Auktionen der Niederländischen Maatschappei, ferner viele Südprodukte, Gewürze und Droguen, auch Wein, überhaupt die meisten Ladungen der Triester Kaufleute. — Von den Exporten ist der größte Theil der Wolle Speditionsgut, auch manche Leinen, welche namentlich Flensburger Häuser über Hamburg versenden. Hamburg verdient an solchen Gegenständen die Speditionsgebühr, Assekuranzprämie und Akzeptkommission, findet dadurch aber keine Entschädigung für den verlorenen

ungleich vortheilhafteren Platzverkehr mit denselben. Ersatz muß und wird das Wachsen des Verkehrs mit anderen Welttheilen bieten.

Ursache der direkten Beziehungen sind die Platzspesen und die fast in allen Branchen bestehende Usanz der Baarzahlung, welche zwar den Kredit und die Solidität des Hamburger Handels aufrecht erhält, jedoch den Umsatz einigermaßen erschwert und die wichtige Klasse von Häusern zweiten und dritten Ranges zu mancher Beschränkung ihrer Operationen zwingt.

5) Der Belauf der Bank- und Wechsel-Geschäfte kann zwar in Zahlen kaum annährend geschätzt werden, ist aber von um so größerer Bedeutung, als die Hamburger Bank von vielen ausländischen Plätzen zur Leistung ihrer Zahlungen auch nach dritten Orten benutzt wird. Dagegen widmen sich dem eigentlichen Bankiersache verhältnißmäßig nur wenig große Firmen.

6) Der Geldbetrag der Geschäfte der See-Assekuranzen war während der letzteren Jahre durchschnittlich jährlich zwischen 220 und 230,000000 Mark Banko, der Fluß-Assekuranzen etwa 6 bis 7,000000 Mark Banko; die Geschäfte der Assekuranz gegen Feuersgefahr umfaßten 260 bis 270,000000 Mark Banko (3 Hamburger Kompagnien 90,000000, Brandversicherungs-Assoziation 62,000000, Agenturen auswärtiger Kompagnien 115,000000 Mark Banko); so daß der Belauf sämmtlicher Assekuranz-Geschäfte, jetzt auf ungefähr 496 bis 500,000000 Mark Banko anzunehmen ist.

7) Der Fonds- und Papier-Handel in auswärtigen Staatspapieren war noch bis vor wenigen Jahren, im Verhältniß zu anderen Börsenplätzen unbedeutend zu nennen; während die einheimischen Staatspapiere gewöhnlich in festen Händen sich befinden. Neuerlich hat zwar die Fonds-Spekulationswuth, welche an anderen Orten Tausende zu Grunde richtete, auch in Hamburg sich einzunisten begonnen; jedoch ist der Umsatz noch immer

beschränkt und wird es auch wohl bleiben. Haupt-Ursache davon möchte die Abneigung des Hamburger Kaufmanns sein, in fremden Valuten zu spekuliren und sich den Schwankungen der Fonds-kourse auszusetzen, während sich ihm fortwährend gute Gelegenheit darbietet, seine müssigen Kapitale im Platzdiskonto oder auch in Häuserposten zu mäßigen aber sicheren Zinsen anzulegen.

8) Der Detailhandel. Daß bei der starken Bevölkerung Hamburgs und dem im Allgemeinen dort herrschenden Wohlstande, die Zahl der Detaillisten sehr bedeutend ist, liegt in der Natur der Sache. Die Fächer der Manufaktur-, Modewaren-, Tuch-, Kolonial- und Materialwaren-Handlungen scheinen am stärksten besetzt zu sein. Das Detailgeschäft hat durch die Zoll-Linien, welche Hamburg immer näher einschließen, sehr an freier Bewegung und an Raum verloren, denn der Bewohner der Umgegend, welcher früher sich aus Hamburg versorgte, scheut jetzt häufig die Weitläufigkeiten der Verzollung, kauft innerhalb der Zollgrenzen; bringt aber auch seine Erzeugnisse vorzugsweise dahin zum Verkauf, wo er einkauft.

Aus dem Vorenthaltenen und durch einen Blick auf die Zahlen in den Ausfuhr- und Einfuhrlisten, scheint selbst der mit den Verhältnissen des Verkehrs weniger Bekannte die außerordentliche Wichtigkeit Hamburgs für unser deutsches Vaterland erkennen zu können; und doch ist sie nicht selten verkannt. Die nützlichste Wirksamkeit eines Seehandelsplatzes für das Hinterland ist: den Erzeugnissen desselben einen möglichst vortheilhaften Markt zu verschaffen, und dessen Bedürfnisse ihm möglichst wohlfeil zuzuführen. Hamburg hat Vieles gethan um diesen Ansprüchen zu genügen, allein es bleibt allerdings noch Manches dafür zu thun und auch dieses wird und muß geschehen. Fragt man aber was das Binnenland gethan hat um Hamburg die Lösung seiner schwierigen Aufgabe zu erleichtern, um solche überhaupt möglich zu machen; so ist Nichts zu nennen außer etwa

die Elbschifffahrts-Akte, und das Aufhören der Binnenzölle in dem größten Theile Deutschlands. Man kann jedoch auch eine Menge guter Wünsche: für Eisenbahn-Anlagen, Verbesserung der Wasserstraßen, Schutz des deutschen Seehandels, gemeinsame deutsche Navigations-Gesetze u. s. w. hierher rechnen. Von den Hindernissen, welche das Binnenland Hamburgs Handel in den Weg gelegt hat, wollen wir nur die Zölle hervorheben, weil sie, die Importation erschwerend, dadurch zugleich auf den Export nachtheilig einwirken müssen. Die Rivalität anderer Handelsplätze wird ungünstige Äußerungen über die Art des Handels in Hamburg auch in Zukunft immer von Neuem wieder auftauchen machen; allein Hamburg könnte dem nachtheiligen Eindrucke, welchen dergleichen Urtheile bei der großen Masse der Unkundigen leicht hervorbringen, ohne Mühe begegnen: wenn es sich entschlösse, die durchaus unnöthige Geheimnißkrämerei aufzugeben, welche jetzt bei fast allen Zweigen des dortigen Verkehrs in Beziehung auf statistische Nachweisungen ängstlich beobachtet wird.

Der Antheil der Hannoverschen Rheder an dem Handel Hamburgs ist aus folgender Übersicht zu entnehmen, welche jedoch die Torfschiffe, Flußschiffe, Ever u. dgl. nicht begreift.

Jahr.	Anzahl der Schiffe,		Summa.	Gesammter Lastengehalt (Lasten à 4000 Pfd).	Bemannung.
	große Seeschiffe von 20 Last und darüber.	unter 20 Last.			
1819	—	—	129	—	—
1824	—	—	174	—	—
1826	—	—	175	—	583
1827	35	121	156	—	585
1828	40	129	169	—	569
1829	—	—	215	4130	748
1830	—	—	158	3986	525
1831	—	—	167	4449	566
1832	60	171	231	5154	767
1833	19	313	332	4310	648
1834	49	257	306	5465	921
1835	70	209	279	6847	1025
1836	47	252	299	6315	1083
1837	42	277	319	6493	1101
1838	41	270	311	—	1045

Von diesen Schiffen sind etwa ¾ aus der Provinz Ostfriesland. Sie werden hauptsächlich in dem Verkehr mit Holland, Belgien und der Ostsee benutzt, gehen auch jetzt häufiger als früher nach England. Die größeren Schiffe dehnen ihre Reisen bis Portugal, der Mittelländischen See und Amerika aus.

Welchen Antheil die einzelnen Hannoverschen Plätze an der Unter-Elbe und deren Nebenflüssen an dem Schifffahrts-Verkehr nehmen, erhellt am besten aus nachstehenden Angaben der daselbst vorhandenen Fluß- und Wattenschiffe:

Im Gräfengerichte Altenlandes 439, in Buxtehude 11, Horneburg 6, Stade 24, Kehdingen-Bützfleth 83, Kehdingen-Freyburg 11, im Lande Hadeln 14, in Bremervörde 19, Osten 8, Neuhaus 48, zusammen 654 von 3266 Lasten Gehalt.

Über die Schifffahrt auf der Jetzel oder Jetze, ist unter

dem 24. März 1821 ein besonderer Vertrag zwischen Hannover und Preußen abgeschlossen. Wustrow, Lüchow, Dannenberg und Hitzacker (guter Hafen) nehmen vorzüglich daran Theil, flußaufwärts bis Salzwedel, unterwärts auf der Elbe bis Hamburg.

Die Schifffahrt auf der Jetzel, von Hitzacker bis Salzwedel, kann nur mit Schiffen von höchstens einer Last Tragfähigkeit betrieben werden. Die größeren Fahrzeuge liegen bei Hitzacker, und findet hier die Ein- und Ausladung der Letzteren Statt.

Die Ilmenau verbindet Lüneburg mit der Elbe, Hamburg und Lauenburg und macht, mit den aus dem Innern des Landes auf Lüneburg zuführenden Heerstraßen, diese Stadt zu einem wichtigen Speditionsplatze, wie aus folgender Angabe der das Kaufhaus zu Lüneburg passirten Güter erhellt.

Im	Jahre	1818	604194	Zentner	(à 110 Pfd.)
»	»	1828	429126	»	
»	»	1832	370632	»	
»	»	1833	320034	»	
»	»	1834	371682	»	
»	»	1835	462675	»	
»	»	1836	315830	»	Köln. (à 100 Pfd.)
»	»	1837	269303	»	
»	»	1838	200810	»	

Die Verschiffung geschieht einzeln auch auf Fahrzeugen aus Bardowiek, gewöhnlich durch Lüneburger und Winser Schiffer. Schiffer-Korporationen und Schifferei-Gerechtigkeiten bestehen in Lüneburg (Böterschiffer, Enterlöper, Eichenschiffer, Haferführer) und Winsen. Die Lüneburger Fahrzeuge müssen, nach einem Regulative vom 28. Juli 1817 (später vervollständigt), von der zur Ilmenau- und Elbfahrt gleich angemessenen Bauart sein, so daß sie beladen bei 2⅓ Fuß Wassertiefe an den seichtesten Stellen der Ilmenau fortkommen können und dabei zugleich auf der Elbe 1½ Fuß Bord behalten. Jeder Besitzer einer Schiffer-

Gerechtigkeit muß mindestens einen Ever oder Segelfahrzeug und eine Schute, beide zusammen für 16 Last nebst einem Kahn haben. Das Frachtlohn nach Hamburg wurde per Schiffpfund auf 7 Sgr. bei ordinairen Reisen, nach Altona auf 8 Sgr. festgesetzt; die Schiffsgüter fahren unter Assekuranz (Prämie 1 Sgr. per Schiffpfund). Das Städtchen Winsen a. d. Luhe liegt zum Transitohandel sehr bequem, da die Schiffe von 5 bis 6 Last Tragbarkeit mit Hülfe der Ebbe und Fluth in einem Tage nach Hamburg und zurück kommen können, auch besteht dort ein Schiffer= und Fähramt; allein die Vorrechte Lüneburgs haben eigentlichen Speditionshandel bisher dort nicht aufkommen lassen.

Lüneburg hat in früheren Zeiten sehr wichtige und ausgedehnte Handelsprivilegien gehabt und, als Beitrag zur älteren Geschichte des Elbhandels, mögen einige Worte über Lüneburgs früheren Verkehr hier Platz finden (z. v. Albers Nachricht von den Handelsprivilegien u. s. w. der Stadt Lüneburg, Göttingen 1833).

Das Produkt der reichhaltigen Saline hat den ältesten und von jeher den wichtigsten Handels=Artikel der Lüneburger ausgemacht, wie solches schon aus einer Urkunde vom Jahre 956 erhellt. Bereits im Jahre 1247 führten die Lüneburger auf der Elbe nach Stade, bis an die Flandrische Küste, folgende Waren aus: Kupfer, Eisen, Blei, Rheinische und Fränkische Weine, Theer, Thran und Öl, Tuch, Leinen, Pelze, Wachs, Pfeffer und Zimmt, Weihrauch, Schwefel, Weinstein, Kupferrauch, Mandeln, Anis, Feigen, Wolle, Fleisch, Kreide, Korn, Hopfen, Bohnen, Schonischen und Norwegischen Häring. Von Stade aus trieben die Lüneburger einen Landhandel in das Bremische, und kauften daselbst: Hafer, Gerste, Weizen, Pferde, Schweine und Häute. Die einheimischen Produkte der Stadt waren, außer dem schon gedachten Salze: Bauholz, Tannenholz, Kohlen (so lange das Monopol dauerte), Korn, Leder, Honig, Wachs,

Tuch, Malz, Bier, Ziegel, Kalk und Kreide. Der Kalk ist wenigstens schon 1272 im s. g. Schildsteine gebrochen und ausgeführt; noch früher wurde der Kreidenberg bearbeitet.

Die Erheblichkeit der Lüneburgischen Tuchfabriken ersieht man aus einer Stader Zollrolle von 1414, worin Lüneburgisches Wand vorkommt; auch führt noch auf den heutigen Tag eine Gasse der Stadt den Namen der »Wandfärberstraße«. Die im Jahre 1380 gestiftete Mültergilde sandte ihr Malz nach Bremen, Burtehude und Stade, bis daß diese Örter und die Engländer die Kunst nach 100 Jahren gleichfalls erlernten.

Nach Ausweis des Kaiserlichen Zoll-Privilegiums von 1471 waren die Artikel, welche die Lüneburger zu Wasser bis in die See führten: Leidenisch, Haagisch, Hardewikisch, Deventrisch, Niederländisch, Brüggisch, Englisches und grobes Tuch, Wachs, Käse, Zinn, Metall, Häring, Butter, Feigen, Rosinen, Öl, Wein, Bier, Pferde und Ochsen.

Auch zur Gestattung der freien Schifffahrt auf der oberen Ilmenau, bis nach Ülzen, erhielt die Stadt von den Herzögen Otto und Wilhelm 1348 ein Privilegium, welches 1376 von den Herzögen Wenzeslaus und Albrecht bestätigt wurde. Über das Recht, neue Wasserwege nach der Elbe anzulegen, Gewässer dahin zu leiten, das Bette und die Ufer des Ilmenau-Stromes nach Gutdünken zu tiefen und zu verändern, wurde von den Herzögen Bernd und Heinrich im Jahre 1407 ein Privilegium gewährt.

Der Umstand, daß die Stadt Lüneburg im 14ten Jahrhundert den Stecknitz-Kanal mit großen Kosten bis Mölln graben ließ, um eine freie Schifffahrt auf Lübeck zu erhalten, giebt kräftigen Beweis von der Erheblichkeit des Handelsweges nach der Ostsee; außerdem gereichte dieser Kanal zur Verbindung der Ost- und Nordsee im Innern von Niedersachsen, mittelst der untern Elbe. Die ersten dreißig Lüneburger Schiffe

kamen mittelst der Fahrt auf der Stecknitz 1398 zu Lübeck an.

Von besonderer Wichtigkeit war der Handel nach Mecklenburg. Im Jahre 1412 schloß die Stadt Lüneburg den ersten Handelsvertrag mit dem Herzoge von Mecklenburg; es wurde darin den Lüneburgern freier Handel im ganzen Lande Mecklenburg zugesichert, der Handelsweg über Boitzenburg nach Wismar regulirt, der Stadt das Recht eingeräumt, einen Kanal nach Wismar ausgraben und überhaupt sonstige Wasserwege machen zu dürfen, die freie Schifffahrt auf dem Schaalstrome zugestanden, und den Boitzenburgern die Verpflichtung auferlegt, ihre Waren, ohne Abwege zu nehmen, nach Lüneburg zu bringen.

Der Speditionshandel war in der ältesten Zeit von ganz besonderem Umfange. Ehe im 15ten Jahrhundert der Weg um das Vorgebirge der guten Hoffnung gefunden ward, ging bekanntlich der Zug der Ostindischen Waren über Alexandrien nach Venedig und dann ins Deutsche Reich; von da war die Handelsstraße über Nürnberg, Braunschweig, Lüneburg und Hamburg nach den nördlichen Ländern. In Lüneburg wurden diese Waren zu Schiffe geladen und so zu Wasser nach Hamburg gebracht.

Zu verschiedenen Zeiten bewirkten die Lüneburger eine Bestätigung der völligen Zollfreiheit ihrer Waren im Sunde — Wein und Kupfer ausgenommen — bei den Königen von Dänemark.

Lüneburg ist, durch Ereignisse, welche sich nicht aufhalten und nicht beseitigen ließen, als Handelsplatz in neuester Zeit weniger wichtig geworden; auch die beiden Messen, mit welchen dasselbe im Jahre 1838 beschenkt ist, werden und können, allem Anscheine nach, nur verhältnißmäßig unbedeutende Resultate liefern. Mehr Erfolg dürfte von einigen neuen Verbindungswegen, z. B. der Straße über Ülzen nach Salzwedel, einer Verlängerung der projektirten Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn

nach Lüneburg u. s. w., zu hoffen sein. Indeß ist Lüneburgs Bewohnern nichts dringender zu rathen, als daß sie den festgewurzelten Glauben, ihre Stadt müsse stets ein berühmter Handelsplatz bleiben, aufgeben; vielmehr ihre Kräfte und Kapitalien mehr als bisher fabrikartigen Geschäften widmen, zu deren Betriebe Lüneburgs Lage große Vortheile darbietet, Vortheile, welche bestehen werden, so lange Hamburgs Handelsflor dauert.

Mit Lüneburg konkurrirt Harburg, dessen günstigere Lage an der Elbe und an belebteren Chausseen, nebst veränderten Zoll-Einrichtungen (1825 Aufhebung der Binnenzölle und Einführung eines allgemeinen übereinstimmenden Grenzzoll-Systems) ihm einen Vorsprung in neuester Zeit verschafft hat. Das Kaufhaus daselbst passirten:*)

1818	133977	Zentner (à 110 Pfd.)
1828	353103	»
1832	449982	»
1833	461634	»
1834	478635	»
1835	562199	»
1836	636236	» Köln. (à 100 Pfd.)
1837	610581	»
1838	658772	»

Die Harburger Fluß-Schifffahrt wird im Wesentlichen nach dem Schiffer-Reglement vom 4. August 1788 betrieben, wodurch namentlich die Rechte und Verpflichtungen der s. g. großen (für Frachtgüter) und kleinen Fähre (für Personen und deren Gepäck) festgesetzt sind. Durch diese Fähren (mittelst der Everschiffe; die etwa 10 Lasten halten) und eine seit 1819 eingerichtete Dampffähre, wird die tägliche Verbindung mit Hamburg und Altona unterhalten. In Folge von Streitigkeiten, welche nach

*) Im Jahre 17$\frac{87}{88}$ transitirten 18170 Schiffpfund, 3684 weniger als im Jahre vorher.

Erlassung der Elbschifffahrts-Akte, über die ausschließliche Berechtigung jener beiden Fähren entstanden, werden den Harburger Schiffern jetzt Rückfrachten in Hamburg nicht gestattet; die Güter von Hamburg vor den Harburger Hafen vielmehr durch Hamburger Schiffe gebracht. Nur die Post-Ever genießen die Begünstigung, 15 Schiffpfund Transitogut zur Zeit in Hamburg laden und überfahren zu dürfen. *) Der Handelsverkehr Harburgs besteht in der Spedition von Waren aus und nach Englischen, Französischen, Holländischen, Belgischen und anderen überseeischen Ländern, von und nach Böhmen, Österreich, Baiern, Würtemberg, Preußen, Sachsen, Hessen, Braunschweig, überhaupt aus und nach den Staaten beider Deutschen Zollvereine u. s. w., wie auch elb-abwärts von Schlesien, Sachsen, Böhmen u. s. w. nach Bremen (Leinen, Glas) — ferner in den von Hamburg, Altona, Lübeck (Russische und Schwedische Produkte), Lauenburg und dem Mecklenburgischen einkommenden und dorthin gehenden Transitogütern.

Im Jahre 1838 waren 26 Spediteure vorhanden, von denen Einige auch beträchtliche Speditions-Geschäfte mit Gütern machen, die Harburg gar nicht berühren, sondern mit den Dampfschiffen bei Hamburg anlangend, von dort aus durch ihre Vermittlung weiter befördert werden. Die direkte Verbindung mit überseeischen Ländern (gegenwärtig etwa ⅙ der ganzen Transitomasse umfassend) ist im Zunehmen und wird zwar ohne Dazwischenkunft Hamburger Handelshäuser effektuirt; auch werden derartige Güter außerhalb des Hamburger Hafens auf der Elbe aus den Seeschiffen entnommen und durch Ever nach

*) Im Jahre 1788 fuhr von der kleinen Fähre der 1ste Passagier-Ever 236 mal nach Hamburg und eben so oft zurück, der 2te 91 mal, Extraschiffe 83 mal, Post-Ever 234 mal, Kompagniefuhren 30 mal. Die Schiffe der großen Fähre machten 418 Reisen hin und eben so viele zurück; Kornschiffe 123 Fahrten.

Harburg befördert; allein diese direkten Warenbeziehungen werden sehr erschwert und theurer gemacht, als sein könnte, durch die beschränkende Gesetzgebung Hamburgs. Die direkte Spedition von Exporten wird dadurch gänzlich verhindert.

Überhaupt hat das Speditions-Geschäft, sowohl in Harburg als in Hamburg, gegen früher seine Natur gänzlich verändert. Früher war es im Wesentlichen eine einfache Besorgung, wofür (gewissermaßen ohne Risiko) feste, angemessene, selbst hohe Gebühren berechnet werden konnten; jetzt hat es mehr die Natur eines Spekulations-Geschäfts angenommen, bei welchem, je nachdem äußere Umstände günstig oder ungünstig einwirken, gewonnen oder verloren werden kann. Früher fanden sich in den Hamburger Spesenrechnungen Ansätze für: Everführerlohn, Aufbringen, Einwiegen, Absetzen, Auffüllen, Royen, Provision, Lagermiethe, Versicherung gegen Feuerschaden, Transitozettel, Abbringen, Einladen, Everführerlohn. Jetzt hat die größere Konkurrenz am eigenen Platze, sowie die Harburger Konkurrenz, auch die Hamburger Spediteure dahin gebracht, daß sie sämmtliche Spesen zusammenfassen und einen mäßigen Satz pro Kollo oder Parthei berechnen; auch, hinsichtlich der unvermeidlichen baaren Auslagen, sich durch Verding mit den Everführern, Arbeitsleuten u. s. w., so gut als thunlich zu stellen suchen. Hinsichtlich der Art der Berechnung herrscht gleichfalls eine sehr große Verschiedenheit, indem jedes Speditionshaus dieselbe so einrichtet, wie ihm am zweckmäßigsten und vortheilhaftesten scheint. So berechnen z. B. manche Harburger Spediteure weder Provision noch kleine Unkosten, decken sich vielmehr dadurch, daß sie die Fracht beim Weiterverladen so überschreiben, als ob die Güter durch Hamburger Häuser befördert wären (nämlich ab Hamburg und nach Hamburger Gewicht), wodurch ein Fracht-Unterschied von etwa 1/4 bis 1/3 Rthlr. pro SchPfd. zu ihren Gunsten entsteht. Die direkten Ver-

sendungen über Harburg gewähren sowohl Zeit- als Kosten-Ersparung, weil der Hamburger Spediteur zu seinen Versendungen nach Sachsen, Baiern, Österreich, der Schweiz, den Rheingegenden, Baden, Würtemberg, Braunschweig, Hannover u. s. w., über Harburg oder Lüneburg, einen Mittelsmann bedarf. Dieser Vermittler, oder häufig zwei derselben, ein Litzenbruder und ein Spediteur in Harburg oder Lüneburg, muß verdienen; die Spesen dieser Mittelspersonen werden aber durch direkte Verweisung z. B. nach Harburg, erspart. —

Zur Hebung des Transitoverkehrs in Harburg tragen zwei ansehnliche Kaufhäuser nebst einigen geräumigen Nebenspeichern, worin große Gütermassen lagern können, und bei denen zu gleicher Zeit an 14 Stellen gelöscht oder geladen werden kann, viel bei. Ein drittes großes Kaufhaus wird zu gleichem Behufe gegenwärtig eingerichtet.

Harburg ist zugleich der gewöhnliche Verbindungsplatz zwischen den südlichen Provinzen des Königreichs, einschließlich dem Zollvereins-Staate Braunschweig, einerseits, mit dem Herzogthum Bremen, dem Fürstenthume Ostfriesland und dem Zollvereins-Staate Oldenburg andererseits, indem der Austausch der Erzeugnisse dieser verschiedenen Länder und Ländertheile in der Regel auf diesem Wege bewerkstelligt wird.

Harburgs Schifffahrtsverkehr ist aus folgender Übersicht zu ersehen:

Jahr.	Seeschifffahrts-Verkehr.				Elbschifffahrts-Verkehr.										
	Direkt aus überseeischen Häfen eingegangen Seeschiffe.		Ausgegangene Seeschiffe.		Angek. od. eingeg. befrachtete Schiffe.	Aus- od. abgegangene befrachtete Schiffe.	An ordinairen od. extraordin. Post-Evern sind gegangen.		Die Dampf-Fähre hat Fahrten gemacht		An sonstigen Fahrzeugen sind gelaufen.		Total der Schiffe.		Total aller ein- und ausgegangenen Schiffe.
	beladene	leere	beladene	unbeladene			ein-	aus-	v. Hambrg. n. Harburg	v. Harburg n. Hambrg.	ein-	aus-	angekommenen	abgegangenen	
1835.	8	2	5	5	1713	970	861	861	366	366	936	936	3876	3133	7029
1836.	6	4	4	6	1670	995	766	766	501	501	957	957	3894	3219	7138
1837.	7	1	1	7	1713	816	768	768	483	483	928	928	3892	2995	6903
1838.	7	3	3	7	1537	772	589	589	444	444	751	751	3321	2556	5877

Haupt-Nothhäfen und Liegeplätze für die Schiffer aus dem Lüneburgischen und Harburgischen Distrikte sind außer Harburg in Stöckte Amts Winsen a. d. Luhe und in Over und Bullenhausen Amts Harburg.

Den jetzigen Hafen Harburgs bildet ein 150 bis 200 Fuß breiter Kanal, der in 1800 bis 2000 Fuß Länge, an der südöstlichen äußeren Seite des Walls der vormaligen Zitadelle, von dem Punkte, wo der Sevefluß durch zwei Arme in denselben fällt, bis nach der Altenschleuse, welche seine Mündung verschließt, sich hinzieht. Dieser Hafen ist mit Faschinen eingefaßt, und hat im Durchschnitt 8 bis 8½ Fuß Wasser, ist jedoch zu schmal, um die ungehinderte Wendung der Dampfschiffe zu gestatten, welche deshalb neben der Ausmündung des gleichfalls nicht gehörig tiefen Vorhafens in die Elbe anlegen.

Die den Binnenhafen verschließende Schleuse hat gegen die Elbe zu hohe Fluththore, landwärts niedere, der Kanalhaltung und dem Wasserstande des hintern Bassins entsprechende Stemmthore.

Auch durch die an der Nordseite der vormaligen Zitadelle belegene kleinere Neueschleuse, zu welcher ein Wasserarm aus der Elbe etwas unterhalb der eigentlichen Hafenmündung abgeht, kann man mittelst einer Fortsetzung des Binnenhafen-Kanals, unter einer Zugbrücke durch, in den Binnenhafen gelangen.

Von der Einfahrt in den Harburger Hafen bis zum Köhlfleth, auf einer Strecke von etwa 1300 Ruthen, wird der Köhlbrandt genannte Hauptarm der Elbe von der Hannoverschen Regierung beaufsichtigt und in Ordnung erhalten. Die Norder-Elbe und der Reigerstieg auf der einen Seite und die alte Süder-Elbe, das Köhlfleth und Mühlenfleth auf der andern Seite sind nur kleinen Fahrzeugen zugänglich, von etwaigen Korrektionen ist ein genügender Erfolg nicht zu erwarten; mithin kommt hier lediglich der Köhlbrandt in Betracht, welcher Altona

und Rainville's Garten gegenüber mit dem Hauptstrome der Elbe sich vereinigt. An diesem Punkte, dem s. g. tollen Orth, wird sowohl die Einfahrt in den Köhlbrandt, als die Auffahrt in der großen Norder-Elbe nach Hamburg, durch Sandbänke sehr beengt, was vorzüglich bei östlichem und südlichem Winde recht sichtbar wird. Von diesem Punkte bis zum Köhlfleth findet sich bei ordinair niedrig Wasser durchschnittlich noch ein Wasserstand von 9 Fuß, welcher jedoch an mehreren Stellen bis auf 5 Fuß herabgeht (unter Hamburger Strompolizei); von da bis Harburg sind mindestens 8 Fuß Wasser. Vor einigen Jahren gab es noch namentlich zwischen Altenwärder und Gr. Kattwyk Stellen, welche nur bis abwärts 6 Fuß Wasser hatten; seitdem das Flußbett an diesen Stellen durch Einschläge und Haken auf eine Normalbreite von 55 Ruthen beschränkt ist, hat rasche Vertiefung Statt gefunden, und man erwartet zuverlässig allenthalben eine Tiefe von 11 bis 12 Fuß bei ordinair niedrig Wasser, also von 16 Fuß bei ordinair hoch Wasser, zu erlangen und auch zu erhalten, wenn die Breite-Beschränkung verfolgt wird und bestehen bleibt. Die Differenz des ordinair hoch und ordinair niedrig Wassers beträgt bei stiller Luft, neben dem Köhlfleth 5 Fuß, vor Harburg 4 Fuß. Die Geschwindigkeit des Ebbestroms bei ordinair niedrig Wasser (Wasserstand von 2 Fuß an der Harburger Marke) ist in der Sekunde 1½ bis 2 Fuß, bei ordinair hoch Wasser 5 Fuß. Das Gefälle zwischen Harburg und Hamburg beträgt nach Verschiedenheit des Wasserstandes 1 Fuß auf 6000 bis 18000 Fuß Länge. Die Wassermasse der Seve, welche dem Harburger Hafen Wasser zuführt, könnte bedeutend vermehrt und zugleich höchst wahrscheinlich den Marschen an der Ober-Elbe (welche jetzt sehr durch Überschwemmungen leiden) geholfen werden, wenn die Ilmenau von ihrem jetzigen Ausflusse in die Elbe ab und in die Seve geleitet würde; zwischen Hoopte und Harburg ist ein

Gefälle von 9 Fuß, mithin würde nach letzterem Punkte eine bedeutend raschere Entwässerung geschehen können.

Eine Übersicht der von Harburg aus nach den vorzüglichsten Plätzen bezahlten Landfrachten wird unter dem Abschnitte Verkehr auf den Landstraßen beigebracht.

Für das Alte Land, einen der betriebsamsten Distrikte des Königreichs, bildet eigentlich das ganze Elb-Ufer von Twielenfleth bis Burtehude, einen Binnenhafen, von welchem aus die Altländer in eigenen Schiffen ihre Hauptprodukte, besonders Obst, Hanf und Flachs, Getreide, Kartoffeln, weißen Kohl, Meerrettig, Heu und Stroh verführen. Auch die Erzeugnisse anderer Elbdistrikte holen sie ab, um solche nach andern Häfen zu bringen. Burtehude, schon seit längeren Jahren im Besitze eines regen Verkehrs, treibt lebhaften Ausfuhrhandel, besonders mit Holz (Krummholz), Borke, Wolle und anderen Landes-Produkten, auch Fabrikaten, als Kalk (aus Rüdersdorfer Kalkstein gebrannt), Zement, Leder, Zichorien, Leim, Seife, Stärke, Öl, Papier, Schiffbrod. — Burtehude, an der Este, etwa 1½ Meile von der Ausmündung derselben in die Elbe bei Cranz, belegen, besitzt bedeutende fabrikartige Etablissements; unter denen 1 Kalk- und Zementfabrik, 1 Schiffbrod-Bäckerei, 2 Ölfabriken, 1 Lederfabrik, 2 Seifenfabriken, 1 Stärkefabrik, 2 Schiffbauereien und 1 Papierfabrik, in der Nachbarschaft belegen, hervorgehoben zu werden verdienen. Die Stadt unterhält eine regelmäßige Verbindung mit Hamburg, Altona und Blankenese, mittelst einer Fähre (9 Ever von 5 bis 8 Last, Ordnung der Fähre vom 31. Oktober 1799), deren Einrichtung, so wie die Beschaffenheit der benutzten Schiffe, jedoch Manches zu wünschen übrig lassen. Das Fahrwasser der Este befand sich bis jetzt vorzüglich in Folge der die Normalbreite von 9 Ruthen Öffnung zwischen den Ufern sehr überschreitenden Breite des Flußbettes, und nicht gehöriger Reinhaltung, in so mangelhaftem Zustande

daß die beladen 4 bis 4½ Fuß tief gehenden größeren Fährschiffe häufig nicht fahren konnten. Eine Aufräumung und Korrektion des Fahrwassers, so wie auch des größtentheils verschlammten Hafens vor der Stadt, ist beschlossen; was um so wünschenswerther erscheint, weil Burtehude seit einigen Jahren begonnen hat, verhältnißmäßig lebhaften überseeischen Verkehr zu treiben. So langten im Jahre 1837 bereits 25 Schiffe, zusammen 940 Last, im Jahre 1838 28 Schiffe, 1138 Last haltend, direkt aus England, für Burtehude bestimmt, vor der Este an; bis wohin auch oberländische Flußfahrzeuge kommen. Dem Ausflusse der Este gegenüber liegen in der Elbe mehrere bereits oben erwähnte große Sandbänke, welche das schmale Fahrwasser an das rechte Ufer neben Blankenese gedrängt haben. Die Tiefe des Elbstroms am linken Ufer geht bis auf 5 bis 7 Fuß Tiefe bei ordinair niedrig Wasser herab.

Der zweite das Alte Land durchschneidende Fluß ist die Lühe, deren jetzige Beschaffenheit gleichfalls der Schifffahrt viele Hindernisse darbietet. An der Ausmündung in die Elbe beträgt die Breite des bei ordinairen Fluthen entstehenden Wasserspiegels 606 Fuß, bei niedrigstem Wasser 42 Fuß; in der Mündung finden sich auf einer kurzen Strecke bei ordinair niedrig Wasser nur 7 Fuß Tiefe, in der Elbe aber 10 Fuß und mehr, obgleich unterhalb der Lühemündung einige Sände sich gebildet haben. Zwischen diesen Sandbänken und dem linken Fluß-Ufer ist tiefes Fahrwasser von mindestens 13 Fuß bei ordinair niedrig Wasser, welches gleich unterhalb im freien Strome, hart neben dem Twielenflether Deiche, eine Tiefe von sogar 28 bis 30 Fuß erlangt und abwärts nach der Schwingemündung zu fortwährend tiefer wird. Dieses günstigen Umstandes wegen, ferner weil auf der Twielenflether Rhede oder vor der Schwinge häufig gelichtet wird, weil besonders die Strecke thalwärts bis Krautsand vorbei zur Zeit des Eisganges sehr gefährlich ist, und weil oberhalb der Lühemündung sich ganz sichere

Ankerplätze für große Schiffe nicht finden, sammelt sich vor Twielenfleth häufig eine beträchtliche Zahl Schiffe. Ein daselbst errichteter Fluthmesser weiset nach, wann die Untiefen bei Schurlau, Blankenese u. s. w. zu passiren sind. — Eine Verordnung vom 6. April 1791 bestimmt wiederholend, daß von dem Elb-Ufer des Altenlandes aus nach Hamburg und Altona und zurück, fremde Personen und Güter lediglich durch die Fähren zum Cranz und zur Lühe geschafft werden dürfen.

Die Schwinge ist von Stade ab, etwa 3/4 Meile vor ihrem Ausflusse in die Elbe, der Schifffahrt zugänglich, und Stade unterhält mittelst derselben eine tägliche regelmäßige Fährschiff-Verbindung mit Altona und Hamburg; allein sie leidet gleichfalls an dem Übel sehr starker Verschlammung. Um mindestens die Fahrt aus der Elbe bis nach der Seezollstätte Brunshausen einigermaßen zu erleichtern, hat man im Jahre 1766 den Schwingekanal in einer Länge von 180 Ruthen durch ein großes Domanial-Grundstück, den Stader Sand, angelegt. Dieser Kanal hat bei ordinair hoch Wasser an der Mündung eine Breite von 120 Fuß, welche auch weiter aufwärts nicht viel abnimmt, seine Breite bei niedrigem Wasserspiegel ist durchschnittlich 60 Fuß, die Breite des Fahrwassers bei niedrig Wasser beträgt jedoch auf den engsten Stellen nur 10 bis 12 Fuß. Die Tiefe bei ordinair niedrig Wasser ist an der Mündung des Kanals und bis dahin, wo man ihm eine Krümmung gegeben hat, 4 bis 5 Fuß, weiter aufwärts geringer, selbst bis auf 1 Fuß abnehmend; der gewöhnliche Unterschied zwischen niedrig und hoch Wasser beträgt 7 bis 8 Fuß, bei Springfluthen 2 bis 3 Fuß mehr.

Die Ursachen der bedeutenden Verschlammung des Kanals und der Schwinge, möchten theils in den Krümmungen, theils in mangelhafter Aufräumung zu suchen sein; würde die in die Schwinge zu leitende Wassermasse einen regelmäßigen ungehin-

derten Abfluß bekommen, so scheint sie, nach gehöriger Beschränkung, Begradigung und Vertiefung des Flußbetts zu genügen, um dasselbe rein zu erhalten.

Die Elbe ist nicht nur hart vor der Schwingemündung, sondern auch auf der ganzen etwa 1½ Meile langen Strecke von Grauerort bis oberhalb Twielenfleth, in Folge ihrer nordwestlichen Strömung, allenthalben dicht am linken Ufer, von sehr bedeutender Tiefe, welche unter 20 Fuß bei ordinair niedrig Wasser nicht herabgeht. Seit einem Menschenalter hat der Fluß auf dieser Strecke nicht Land angesetzt, sondern das Fahrwasser ist im Gegentheil tiefer geworden, wogegen die früher fahrbaren Seiten-Arme der Elbe und Schwinge fast zugeschlammt sind; auch der Stader Sand, welchen sie durchschneiden, bei einer auf Sandgrund stehenden Kleylage von durchschnittlich 8 bis 10 Fuß Mächtigkeit, obgleich unbedeicht, von ordinairen Fluthen nicht mehr überströmt wird, und bei Springfluthen mit mäßigem westlichen Winde nur etwa unter 2 bis 3 Fuß hohes Wasser kommt. Diese Umstände bewirken, daß Schiffe in der Schwinge gegen Eisgang ziemlich sicher liegen, und daß nur die heftigen Stürme und Überströmungen aus Südwest durch West bis Nord, deren Sicherheit wegen mangelnder Bedeichung, namentlich des linken Kanal-Ufers, gefährden. Die Schwinge wird deshalb auch schon in ihrem jetzigen Zustande sehr häufig als Überwinterungsplatz, die Rhede vor derselben, welche bei Wind aus Südwest bis Nordwest ziemlich sicher ist, als Ankerplatz benutzt. Mitwirkende Ursachen dazu sind: daß die Beschiffung der Elbe oberhalb Twielenfleth, in Folge des häufig sehr eingeengten und verflachten Fahrwassers, für größere Schiffe nicht selten schwierig und gefährlich ist; daß Brunshausen etwa in gleicher Entfernung von der See und von Hamburg liegt, d. h. für die Schifffahrt, indem man gewöhnlich in einer Fluthdauer von Kuxhaven zur Schwingemündung und in einer zweiten von da nach Hamburg

gelangt; daß Brunshausen als die Eisgrenze betrachtet werden kann, indem die Elbe abwärts selten eine feste Eisdecke erhält; daß größere Fahrzeuge in der Gegend der Schwingemündung lichten; daß des Seezolls wegen sehr viele Fahrzeuge ohnehin anhalten müssen; u. s. w.

Über diesen Brunshauser oder Stader Zoll gibt es folgende veröffentlichte Bestimmungen: Eine Verordnung der Stader Regierung vom 15. August 1692, die rektifizirte Elbzolltaxe und dazu gehörige Vorschriften enthaltend; eine Bekanntmachung der Stader Regierungs-Kommission vom 5. Juli 1814, die Legitimation und Visitation aller und jeder Schiffer, welche die Elbzollstätte vor der Schwinge elb-aufwärts passiren wollen, betreffend; den Art. 15. der Elbschifffahrts-Akte vom 23. Juni 1821, wodurch festgesetzt ist, daß in Beziehung auf Dänemark und Hamburg res integra bleibe, übrigens Hannover sich verpflichtet, den vorgelegten Zolltarif nicht zu verändern und nicht zu erhöhen; eine Bekanntmachung des Zoll-Amts Brunshausen vom 21. Oktober 1822, wodurch den s. g. Binnenlandsfahrern die bestehende Obliegenheit auf den Zollkomtoiren ihre Deklaration und Verzollung zu bewerkstelligen, nachgelassen wird. — Der Brunshauser Zoll hat zu verschiedenen Zeiten und noch ganz neuerlich (Soetbeer des Stader Elbzolls Ursprung, Fortgang und Bestand, Hamburg 1839) heftige Anfechtungen erfahren; denen wahrscheinlich größtentheils vorgebeugt wäre, wenn man sich hätte schon früher entschließen können, manches Drükkende in der Art der Erhebung dieser Abgabe zu beseitigen.

Von der Schwinge bis zur Oste zieht sich das Land Kehdingen hin, dessen vorzüglichstes Nebengewerbe die Schifffahrt ist. Mehr als 40 bedeckte Schiffe fahren Fracht mit Torf, Steinen, Stroh, Getreide u. s. w. hauptsächlich nach Hamburg, Altona, Harburg, Stade, Ritzebüttel; auch werden aus einigen Häfen, z. B. von Freiburg, Getreideladungen, vornehmlich

Rappsaat und Hafer direkt nach den Niederlanden, England und Belgien versandt, wenn dort günstige Preise zu erwarten sind. Die kleineren Fahrzeuge laden zum Theil Fische. Etwa 300 Kehdinger fahren als Kapitaine, Steuerleute oder Matrosen auf fremden Schiffen, und haben wegen ihres Fleißes und ihrer Geschicklichkeit guten Ruf.

Der Elbstrom hat neben dem Lande Kehdingen allenthalben Inseln, Anwachs oder Sände gebildet, und das Fahrwasser hält sich theils in der Mitte des Flusses, theils am Holsteinischen Ufer. Die zwischen der Insel Krautsand und Wischhafen fließende Süder-Elbe ist neben dem Gauensieker Sande fast zugeschlammt; bis Wischhafen hat dieselbe noch 7 bis 8 Fuß Tiefe bei ordinair niedrig Wasser, in Folge des Zuges der durch einige Schleusen ausfließenden Binnengewässer, dient auch deshalb selbst größeren Schiffen bei Unwetter als Zufluchtsort.

Eine sehr wichtige Wasserstraße für die Provinz Bremen bildet die Oste, weil auf ihr ein großer Theil der Produkte und Fabrikate aus dem Innern, z. B. Torf, Holz, Ziegelwaren verführt wird, fast zur Hälfte auf Dänischen Fahrzeugen. Bis nach Bremervörde wird der Torf in jährlich 9 bis 10000 Moorkahn-Ladungen gebracht, wonach Bremervörde über 12000 Last Torf jährlich nach Hamburg versendet. Der Schifffahrts-Verkehr der Provinz Bremen wird außerdem noch durch den Absatz an Steinen, Mauersteinen und Feldsteinen, Getreide (Rappsamen) und Fourage belebt. In der Regel ist Hamburg und Altona der Markt auch für diese Waren.

Im Jahre 1831 sind z. B. bei Neuhaus angekommen 3893 Schiffe und zwar: Einheimische 1959, Holländische 13, Oldenburger 10, Hamburger 368, Dänische 1518, Englische 19, Bremer 6. Davon waren unter 2 Kommerzlast 14, von 2 bis 20 Last 3668, von 20 bis 50 Last 6; ferner, zum Export von Landes-Produkten bestimmt: einheimische 1649, fremde 1874;

beladen zum Import: einheimische 130, fremde 30 (z. v. die später folgenden Schiffslisten).

Der Verkehr mit dem Herzogthume Holstein wird dadurch sehr beschränkt, daß die Hannoverschen Schiffe, wie bereits oben nachgewiesen, in den Holsteinischen Häfen übermäßig hohe Abgaben zu entrichten haben. Die Einfahrt in die Oste ist durch Tonnen bezeichnet; eine zum Besten der Schifffahrt im Jahre 1790 auf dem hohen Sande errichtete Leuchten-Baake besteht nicht mehr; die Wassertiefe in der Mündung beträgt bei ordinair niedrig Wasser 13 Fuß, weiter aufwärts bis Neuhaus mindestens 16 Fuß.

Bis Bremervörde oder eigentlich bis Elm gehen auf der Oste beladen 7 Fuß tiefe Schiffe von etwa 40 Last, und machen bei günstigem Winde den Weg von Neuhaus bis Bremervörde in 2 bis 3 Tagen; Schiffe von etwa 100 Last, die 16 Fuß tief gehen, können mit Fluth in der Oste bis Geversdorf, ungefähr eine Meile von der Mündung, gelangen. Auch neben der Ostemündung hat sehr bedeutender zum Theil alter Anwachs Statt gefunden, welcher die Ursache sein mag, daß das früher am linken Ufer gewesene Fahrwasser von da ab sich nach dem Holsteinischen Ufer gezogen hat.

Das Vorland nimmt nach der Mündung der Medem hin immer mehr ab, so daß es vor dem in diesem Flusse befindlichen Otterndorfer Hafen nur noch etwa 390 bis 430 Ruthen breit ist. Hätte die Medem mehr Tiefe, so würde der Schiffsverkehr in diesem Hafen bedeutender sein, da er so nahe am Ausflusse der Elbe belegen ist, daß die größten Seeschiffe selbst im strengsten Winter ungehindert aus- und einlaufen könnten; da ferner die Wasserverbindung mit der Weser sehr rasch (gewöhnlich in 6 Stunden) und billig bewerkstelligt werden kann; auch der Landtransport über Neuhaus bis Stade nur selten erhebliche Schwierigkeiten darbietet.

Otterndorf hat eine Schiffergilde mit Privilegium vom 26. September 1639, bestätigt den 20. Mai 1735, wonach fremde Schiffer keine Ware von Korn oder sonsten dort einladen mögen, es seien denn die dort ansässigen Schiffer befragt, ob sie Dasselbe um billige Fracht thun wollen.

Von der Medem stromabwärts, findet man an Gewässern, welche in die Elbe sich ergießen, nur noch die Braake (welche die Wehdem aufnimmt) bei Altenbruch und die Weterung bei Ritzebüttel. Die Braake soll früher die Grenze zwischen dem Hannoverschen Lande Hadeln und dem Hamburgischen Amte Ritzebüttel gewesen sein, jetzt findet ihr Ausfluß auf Hamburgischen Gebiete Statt. Dagegen hat Hannover die Gerichtsbarkeit auf dem ganzen Braakeflusse und an dessen Ufern, auch wo derselbe das Hamburger Gebiet durchströmt, sowie auf dem Außendeichsflethe und dessen Ufern. Die Schleusen vor der Braake sind gleichfalls Hannoverisch.

Der Ausfluß der Braake geht durch den Altenbrucher Hafen, vor welchem die Elbe mehr als 50 Fuß Tiefe bei ordinair niedrigem Wasser hat.

Erwähnung verdienen noch zwei Kanal-Anlagen, welche für jetzt zwar nur auf das Interesse des Torf-Absatzes berechnet sind, jedoch auch für andere Zweige des Verkehrs wichtig werden können, wenn man sie etwas erweitert und vervollkommnet.

Diese sind: der Kanal zwischen der Hamme und Oste, und der Kanal zwischen der Oste und Schwinge. Einiges Nähere über diese Anlagen enthält die Abtheilung »Einrichtungen zur Beförderung des Verkehrs.«

2) Die Schifffahrts= und Handels=Verhältnisse der Weser und ihrer Nebenflüsse.

Eine zweite große Wasserstraße ist die Weser (mit den Hannoverschen Plätzen Münden, Bodenfelde, Bodenwerder, Hameln, Stolzenau, Nienburg, Hoya, Hutbergen, Intschede, Dreye); mit ihren Nebenflüssen, der Leine (Hannover, Neustadt am Rübenberge); der Aller (Celle, Winsen an der Aller, Hudemühlen, Rethem, Verden); der Wümme (Leesum); der Geeste (Geestendorf). Das Stromgebiet der Weser, zwischen denen des Rheins, der Ems und der Elbe belegen, enthält einen Flächenraum von 874 □Meilen.

Wie auf der Elbe Hamburg, so bildet an der Weser die freie Hansestadt Bremen die Grenze zwischen der See= und der eigentlichen Flußschifffahrt, obgleich auch die Unterweser von Schiffen befahren wird, die nicht in See gehen. Bis zu dem jetzt beabsichtigten Umbau der großen Weserbrücke, besteht das durch die Weser=Schifffahrts=Akte §. 3. aufgehobene Stapelrecht der Stadt Bremen eigentlich faktisch dadurch noch, daß die Bogen der Brücke fast sämmtlich durch Schiffmühlen gesperrt sind und der zum Durchfahren Bestimmte so schmal ist, daß er nur mit Schwierigkeit passirt werden kann. Die Oberweserschiffe würden wahrscheinlich bedeutend über Bremen hinaus fahren können; vorzüglich, wenn sie in Form und Konstruktion sich verbesserten, wozu jetzt endlich die bessere Einsicht einzelner Schiffs=Eigenthümer die Bahn gebrochen hat. Von der 29½ Meilen langen Oberweser, gehören 15½ Meilen Hannover, an 6½ Meilen Preußen, 4 Meilen Kurhessen, 2 Meilen Braunschweig, ½ Meile Lippe=Detmold und 1 Meile Bremen. Einigermaßen sichere Häfen oder Liegeplätze für leere Fahrzeuge an derselben, sind von Bremen an aufwärts zu Dreye, Caaper, unterhalb Thedinghausen (Einfluß der Eider), Intschede, Hoya, ½ Stunde oberhalb

Nienburg (Einfluß der Warnau), zu Petershagen, Minden, Blotho, Rinteln, Hameln, Thran, Heinsen, Holzminden, Forst, Corvey, Karlshafen, Lippoldsberg und Münden. In den Häfen zu Dreye, Intschede, Petershagen, Hameln und Holzminden können auch beladene Schiffe gesichert liegen.

Die Weser-Schifffahrts-Akte vom 10. September 1823, bestätigte ein im Jahre 1815 durch den Bremer und oberländischen Handelsstand abgeschlossenes, 1822 revidirtes Regulativ über die Weser-Schifffahrt, wodurch an die Stelle einer früheren gränzenlosen Unordnung, regelmäßige Reihefahrten nach bestimmten Plätzen: 1) von Bremen nach Minden und Blotho,
2) von Bremen nach Erder bis Hörter,
3) von Bremen nach Karlshafen und Münden,
gehörige Ordnung des Einladens, feste Frachtpreise, Leitung durch eine gemeinschaftliche Direktion, traten. Die Auffuhr-Schiffsfrachten waren auf jährlich durchschnittlich 183000 Rthlr. zu berechnen, wovon der Antheil der Hannoverschen Schiffer 80000 Rthlr. betrug. Nach dem revidirten Weser-Schifffahrts-Regulativ vom Jahre 1822 waren in den 3 Fahrten 60 Schiffer, und darunter nur 26 Hannoversche. Nach §. 11. № 4. der Weser-Schifffahrts-Akte können die kontrahirenden Staaten verlangen, daß ihre Schiffer in einer dem Verhältniß der verschiedenen Territorial-Uferlängen entsprechenden Anzahl bei den Reihefahrten zugelassen werden. Da nun von der 29½ Meilen langen Oberweser 15½ Meilen auf Hannover fallen, so würden darnach von 80 Schiffern, welche jetzt in den 3 Reihefahrten sind, 42 auf Hannover kommen, womit die gegenwärtige Zahl genau übereinstimmt. Hiernach würde augenblicklich der Antheil der Hannoverschen Schiffer an den Frachtgeldern 96000 Rthlr. betragen, wenn dieselben sich noch so hoch beliefen als früher. — Diese Ordnung der Dinge hörte im Frühjahre 1832 auf, und nachdem eine Zeitlang völlige Verwirrung geherrscht hatte, bil-

beten sich die noch jetzt bestehenden 3 Vereine: die Mindener, die Karlshafener und die Mündener Reihefahrt.

Später trat aus der Fahrt nach Minden die s. g. Westphälische Schiffergesellschaft, welche aus 8 Schiffern besteht, zum wahren Verderben der übrigen Schiffer hervor, die anfänglich sich nur auf die Fahrt nach Minden beschränkte, jetzt aber auch auf Karlshafen und Münden sich ausgedehnt hat. Alle fahren unter Assekuranz; der bis 1815 als Regel bestandene Menschenvorspann von Bremen bis Landesbergen, ist nur Ausnahme geworden, weil die Schiffer lediglich Nachtheile davon haben; vor einem Bock mit Hinterhang spannt man jetzt von Bremen bis Stolzenau 7, von da bis Vlotho 9 und weiter bis Münden 9 bis 10 Pferde.

Diejenigen Weserschiffe, welche 118 bis 124 Fuß lang, 14 bis 16 Fuß breit und 5 Fuß hoch sind, werden Böcke genannt; sie tragen bei voller Ladung 48, bei halber 24 Getreidelasten; gehen leer 15 bis 17 Zoll, halb beladen 30 bis 33, ganz beladen 44 bis 48 Zoll tief. Die s. g. Hinterhänge sind 114 bis 116 Fuß lang, 12 Fuß breit, 4⅓ Fuß hoch. Sie gehen tief resp. 40 bis 45 Zoll, 26 bis 30 Zoll und 12 bis 14 Zoll; tragen bei voller Ladung 30 bis 36, bei halber 15 bis 18 Getreidelasten. Ein Bulle ist 84 bis 90 Fuß lang, 10 Fuß breit, 3¾ Fuß hoch; geht tief resp. 33 bis 36 Zoll, 20 bis 24 Zoll und 8 bis 10 Zoll; trägt bei voller Ladung 20 bis 30, bei halber 10 bis 15 Getreidelasten. Pferdebullen sind kleine Fahrzeuge, welche zum Übersetzen der Zugpferde dienen. Ein Bock mit Ausrüstung kostet gewöhnlich 1700 Rthlr., ein Schiffszug (aus Bock, Hinterhang und Bullen bestehend) etwa 4000 Rthlr.; sie müssen alle 15 Jahr erneuert, alle 6 bis 8 Jahre aufs Land gebracht und stark ausgebessert werden. Die Fahrt dauert: von Bremen nach Münden früher 18 bis 24, jetzt 16 bis 20 Tage; von Münden nach Bremen 8 bis 12 Tage. Die Fracht nach

Münden betrug bis 1831 per Schiffpfund (außer Zoll) resp. 1 Rthlr. 16 Sgr. Gold, 1 Rthlr. 10 Sgr. und 1 Rthlr. 4 Sgr., je nachdem der Wasserstand niedrig oder hoch war; jetzt ist sie auf resp. 1 Rthlr. 9 Sgr., 1 Rthlr. 3 Sgr. und 21 Sgr., außer Zoll und Assekuranz, herabgedrückt. Die Grundfrachten sind:

a) von Bremen nach Münden per Schiffpfund von 300 Pfd. Brem. = 318 Pfd. Hannov.:

1837 ...	1	Rthlr. —	Grote	Gold,
1838 ...	—	»	63 »	»
(1825 ...	1	»	12 »	»)

b) von Bremen nach Karlshafen:

1837 ...	—	Rthlr.	60 Grote	Gold,
1838 ...	—	»	51 »	»
(1825 ...	1	»	12 »	»)

Die Einnahme und Ausgabe des Schiffers stellt sich danach folgendergestalt:

Einnahme.

Fracht von 1200 Schiffpfund à 1 ℛ Kour. ... 1200 ℛ

Ausgabe.

Zoll wird der Grundfracht separat zugerechnet und vergütet. Pferdevorspann für 18, 20 und 22 Pferde, — 20 im Durchschnitt à 35 ℛ	700 ℛ
Schiffsbesatzung: 8 Mann à 23 ℛ, 4 » à 15 »	244 »
Einladungskosten in Bremen:	
a) Bekannte Verladungskosten per Schiffpfd. 1 ½ Gr.	25 »
b) Für das Manifest und Abschriften anzufertigen	5 »
c) Die Frachtbriefe einzuholen und das Schiffsbuch anzufertigen	10 »
d) Verschiedene Trinkgelder ㄛc.	7 »
e) Die Fahrzeuge durch die Brücke zum Werder zu bringen	10 »
Latus ...	1001 ℛ

	Transport ...	1001 ₰
f) Zinsen für Geld zur Reise...................		15 »
g) Schiffsproviant		70 »
h) Zehrungs- und Reisekosten des Schiffers......		30 »
	Summa Ausgabe ...	1116 ₰
	Die Einnahme beträgt ...	1200 »

Mithin behält der Schiffer, ohne die Zinsen seines Anlagekapitals und die Unterhaltungskosten seiner Fahrzeuge zu rechnen, von einer solchen Reise übrig .... 84 ₰.

So wünschenswerth eine durch hinlängliche Konkurrenz herbeigeführte angemessene Preis-Erniedrigung ist, so nachtheilig nicht nur für die Schiffer direkt, sondern indirekt auch für Befrachter und Empfänger, sind die jetzigen Frachtpreise, bei welchen fast Nichts zu erübrigen ist. Dazu kommt der (ungeachtet einzelner Korrektionen) im Allgemeinen mangelhafte Zustand des Fahrwassers, welcher volle Ladung nur als Ausnahme gestattet und auch ein Haupthinderniß der mehrere Male versuchten Dampfschifffahrt gewesen ist. Ferner kommt aber auch als Hinderniß hinzu, die mangelhafte Konstruktion der Fahrzeuge, zu welchen erst in neuester Zeit, durch die Bemühungen einzelner Schiffer und Schiffbauer, ein Paar zweckmäßiger gebauete gekommen sind.

Die Hannoverschen Oberweserschiffer wohnen im Amte Westen, in Hoya, Nienburg, Hameln, Bodenwerder, in den Ämtern Grohnde-Ohsen, Polle, in Ohr, Bodenfelde, Münden. Sie besitzen zusammen etwa 40 Böcke, einige und 50 Bullen und Hinterhänge und 30 kleinere Fahrzeuge. Die Weserschifffahrt ernährt eine bedeutende Anzahl Menschen, als Eigenthümer der Schiffe (nämlich 42 Hannoversche Schiffer in den 3 Reihe-

fahrten), als Mannschaft derselben, als Schiffbauer, als Aus- und Einlader u. s. w.

Hinsichtlich der Schifffahrt auf der Werra und Fulda (welche bei Münden zur Weser sich vereinigen) sind nur einzelne erleichternde Bestimmungen bis jetzt getroffen. Der noch ziemlich lebhafte Verkehr auf der Werra zwischen Wanfried und Münden wird fast nur von Hessischen Schiffern betrieben, mit Fahrzeugen von 10 bis 20 Last Trächtigkeit, auch kommen nicht unansehnliche Massen Holz als Flöße daher; die bis Kassel nur in den Händen Hannoverscher Schiffer befindliche Fuldaschifffahrt (mit platten Fahrzeugen von 10 bis 20 Last Trächtigkeit) ist jetzt unbedeutend, weil die Hessische Regierung den Haupt-Warenzug in der Bergfahrt, auf Karlshafen zu leiten gewußt hat. Auf der Werra gingen von Münden nach Wanfried:

im Jahre 1800 .... 57 Schiffe mit 1140 Last
» » 1810 .... 20 » » 400 »

Auf der Fulda von Münden nach Kassel:

im Jahre 1800 .... 21 Schiffe mit 210 Last
» » 1810 .... 12 » » 120 »

Die Leine und Aller sind dem Königreiche Hannover allein angehörige Flüsse, von großer Wichtigkeit für die Theile des Landes, welche sie berühren. Auch ihr Fahrwasser bedarf erheblicher Verbesserungen, wie verschiedene neuerlich Statt gehabte Unfälle unwiderleglich darthun, z. B. die Leine vor der Neustädter Schleuse, im Neustädter Kanale, bei Schwarmstedt, Bothmer, Brase. Für die Aller ist in neuester Zeit Manches geschehen. Durch die Verordnung vom 30. März 1824 und spätere reglementarische Bestimmungen ist die Schifffahrt auf diesen Flüssen geordnet, und es bestehen jetzt 19 Reihezüge, zu welchen 19 Böcke und 31 Bullen verwendet werden, deren Hannoversche Besitzer in Celle, Linden, Ahlden und Winsen a. d. Aller wohnen (aus der Stadt Bremen nehmen 10 Böcke und

14 Bullen an diesen Fahrten Theil). Mehr oder weniger sichere Häfen und Liegeplätze finden sich zu Hannover, Neustadt a. R., unterhalb Hudemühlen, bei Rethem, in Celle, bei Winsen a. d. Aller und Essel.

Der Wasserweg von Bremen nach Hannover wird bei günstigem Wetter in 9 bis 13, von Bremen bis Celle in 9 bis 10 Tagen, von Hannover und Celle nach Bremen in 5 bis 7 Tagen zurückgelegt.

Ein Bock ist 122 bis 124 Fuß lang, 16 Fuß breit, geht unbeladen 15 Zoll, halbbeladen 2½ Fuß, voll beladen (mit 44 bis 45 Last) 3½ bis 4 Fuß tief, wird mit 3 bis 4 Mann gefahren und kostet vollständig ausgerüstet etwa 1500 Rthlr.; ein Bulle, 110 Fuß lang und 12 bis 14 Fuß breit, geht unbeladen 12 Zoll, halb beladen 2½ Fuß, voll beladen 3½ Fuß tief. Die Anschaffungskosten eines Schiffszuges (Bock und Bulle) mit Inventarium belaufen sich auf 2500 Rthlr.; die Fracht beträgt für 425 Schiffpfund (à 300 Pfd. Brem. Gewicht) einschließlich Assekuranz *) und Abgabe, per Schiffpfund 18 Ggr. Kourant = 318 Rthlr. 18 Ggr. (genauer von Bremen nach Hannover 54 Grote Gold, nach Celle 42 Grote Gold, im Jahre 1825 resp. 60 und 45 Grote Gold); die Ausgaben für eine Reise belaufen sich durchschnittlich auf 239 Rthlr. 22 Ggr. (ohne Zinsen des Anlagekapitals und Unterhaltungskosten der Fahrzeuge). Der Pferdezug z. B. kostet von Bremen nach Hannover bei 45 Last Ladung 120 Rthlr., bei 10 bis 13 Last Ladung 50 Rthlr. Die Schiffsknechte erhalten an Heuer und für Beköstigung täglich 16 bis 18 Ggr.; die in Neustadt a. R. zu entrichtende Abgabe für die beiden Schleusen zu Herrenhausen und Neustadt bestimmt sich nach der Breite des Schiffs, und beträgt z. B. für einen Bock von 16 Fuß Breite 16 Rthlr. Auf der Aller findet keine solche Abgabe Statt.

*) Plan der Schifffahrts-Assekuranz-Anstalt zu Hannover, vom Königl. Ministerio genehmigt unter dem 30. August 1822.

Auf der Aller und Leine sind von Bremen ab folgende Schiffszüge abgesandt:

1800	nach Hannover	30,	nach Celle	84,
1810	» »	15,	» »	38,

1816 64, 1817 45, 1818 48, 1819 58, 1820 71,
1821 53, 1822 61, 1823 61, 1824 25;
von 1825 bis 1835 im Durchschnitt jährlich 63; sodann

im Jahre	1835	nach Celle	25,	nach Hannover	22	Schiffszüge,
» »	1836	» »	24,	» »	22	»
» »	1837	» »	26,	» »	26	»
» »	1838	» »	22,	» »	31	»

Die Ladung der Schiffszüge ist sehr verschieden, denn es sind darunter Ladungen von 200, 300, 400 und 500 Schiffpfund, aber auch 800 bis 900 Schiffpfund. Während man als Durchschnitts-Ladung früher 550 Schiffpfund rechnen konnte, lassen sich jetzt nur 450 Schiffpfund annehmen.

Der gesammte Güter-Transport auf der Aller und Leine zwischen Celle, Hannover und Bremen, verhielt sich, wie folgt:

Konsumtions-Transporte auf der Aller und Leine, zwischen Bremen, Hannover und Celle:

In dem Jahre vom 1. Mai 1739 bis 1740.

	Einfuhr.			Ausfuhr.		
Butter	968	Tonnen	29040 ℔			
Kaffee	48	Zentner	816 »			
Trockene Fische	2704	»	21632 »			
Häring	6108	Tonnen	73296 »	107	Tonnen	1284 ℔
Rocken	—		—	$17\frac{1}{2}$	Last	1050 »
Weizen	—		—	$56\frac{1}{2}$	»	3955 »
Gerste	—		—	606	»	32724 »
Käse	2555	Stiege	22995 ℔			
Baumöl	2550	Zentner	38250 »			

	Einfuhr.			Ausfuhr.
Reis	5690	Zentner	22760 Rthlr.	
Syrup	1146	»	5730 »	
Thran	1279	Tonnen	15348 »	
Taback	1268	Zentner	11412 »	
Wein	$31\frac{1}{2}$	Orhoft	935 »	
Zucker	48	Zentner	720 »	

In dem Jahre vom 1. Mai 1789 bis 1790.

	Einfuhr.			Ausfuhr.		
Butter	$1037\frac{1}{2}$	Tonn.	$38740\frac{1}{2}$ Rthlr.	2	Tonn.	76 Rthlr.
Kaffee	4011	Ztnr.	$106291\frac{1}{2}$ »	—		—
Trockene Fische	$268\frac{1}{2}$	»	2292 »	1	Ztnr.	6 »
Häring	$1343\frac{11}{16}$	Tonn.	$13556\frac{1}{18}$ »	—		—
Rocken	$738\frac{3}{4}$	Last	$81262\frac{1}{2}$ »	$28\frac{3}{4}$	Last	1840 »
Weizen	—		—	$380\frac{1}{4}$	»	68445 »
Gerste	$26\frac{1}{4}$	»	1680 »	—		—
Käse	1487	Stiege	22305 »	—		—
Baumöl	991	Ztnr.	19820 »	3	Ztnr.	60 »
Reis	13282	»	66410 »	—		—
Syrup	$16037\frac{1}{2}$	»	$88206\frac{1}{4}$ »	—		—
Thran	$1882\frac{1}{2}$	Tonn.	$25248\frac{1}{4}$ »	—		—
Taback	5587	Ztnr.	$48627\frac{1}{4}$ »	33	»	264 »
Wein	$4651\frac{1}{3}$	Orhoft	$93026\frac{3}{4}$ »	$3\frac{1}{2}$	Orhoft	70 »
Zucker	1971	Ztnr.	33507 »	3	Ztnr.	51 »

Von Bremen ab gingen:

	nach Celle.	nach Hannover.
im Jahre: 1800 ..	7560 Schiffpfd.	2700 Schiffpfd.
1810 ..	3420 »	1350 »
1825 ..	9180 »	9450 »
1826 ..	11500 »	12500 »
1827 ..	12540 »	10880 »
1828 ..	14800 »	15600 »

		nach Celle.		nach Hannover.		
1829	..	11600	Schiffpfd.	13400	Schiffpfd.	
1830	..	16510	»	33010	»	Getreide-Einfuhr.
1831	..	19300	»	30400	»	
1832	..	20950	»	32100	»	
1833	..	11960	»	22100	»	
1834	..	17400	»	15320	»	
1835	..	14410	»	13750	»	
1836	..	12390	»	14280	»	
1837	..	10860	»	12140	»	
1838	..	10000	»	14000	»	

Nach Verden außerdem durchschnittlich jährlich 3000 Schiffpfund.

Ferner nach Bremen:	1832.	1833.	1834.
	Schiffpfd.	Schiffpfd.	Schiffpfd.
von Hannover	40866	28316	39175
» Celle	18950	12900	8745
» Winsen u. Hudemühlen	46138	58771	70411
» Verden	10676	10067	12010
Summa aller Leine- und Aller-Niederfahrt	116630	110054	130341.

Ferner in Zentnern von 100 Pfd., während der Jahre 1835 bis 1838, nach Bremen:

	in Schiffen, Gegenstände verschiedener Art.	Holzflöße.
von Hannover	84189	10889
» Celle	20359	11115
» Winsen	10344	209638
» Hudemühlen, Ahlden, Rethem	7790	15288
» Verden	45134	—

Hansestadt Bremen.

Die Verkehrsverhältnisse der freien Hansestadt Bremen haben während der letzteren Dezennien eine wesentliche Umgestaltung erfahren, welche hier etwas näher berührt werden muß, weil Bremen gleich Hamburg (und überhaupt jeder großen Seestadt) einen wesentlichen Einfluß auf die industriellen Verhältnisse des Hinterlandes ausübt; welcher Einfluß in den hier vorliegenden Fällen dadurch noch ausgebreiteter und wichtiger wird, daß ausgedehnte Wasserstraßen die Seestadt mit dem Binnenlande verbinden. Noch vor etwa 14 Jahren gelangten die meisten überseeischen Waren nach Bremen durch amerikanische und englische Schiffe für auswärtige Rechnung als Konsignation. Seitdem hat sich die Zahl der Bremischen Schiffe so sehr vermehrt, daß nur noch ein geringer Theil des Verkehrs mit jenen fremden Fahrzeugen betrieben wird. Seitdem ferner haben die Bremer an den wichtigsten Plätzen Nord- und Südamerika's Etablissements errichtet; ein nothwendiges Erforderniß um sich die genaueste Kunde von den Bedürfnissen der Abnehmer und von den hinsichtlich des Handels geltenden Bestimmungen zu verschaffen, sowie um die (durch dergleichen alte und zahlreiche Etablissements) übermächtige Konkurrenz Englands, und in Südamerika auch der vereinigten Staaten, mit Erfolg zu bekämpfen; endlich um mit ungleich größerer Sicherheit das Geschäft betreiben zu können. Die Folge davon war, daß der Bremische Seehandel vollständig sich in einen direkten Eigenhandel umwandelte, was von der höchsten Wichtigkeit für das mit dieser Handelsstadt in Verbindung stehende Binnenland ist, weil damit deren Interesse an dem Absatze deutscher Erzeugnisse sehr bedeutend vermehrt ist. Jetzt befinden sich mehr als 450 Komtoire en gros handelnder Kaufleute daselbst. Der Handel Bremens ist noch fortwährend im Zunehmen und dies verdankt es hauptsächlich der Energie und dem Unternehmungsgeiste seiner Kaufleute und Rheder, dem

gegenseitigen Vertrauen selbst der Konkurrenten, der Beseitigung alter nicht mehr passender Einrichtungen und Gewohnheiten. Die Handelsflotte Bremens begriff Anfang 1839 151 Seeschiffe über 35 Last Trächtigkeit (1827 nur 74), zusammen 19783 Last haltend, und 86 Flußfahrzeuge, s. g. Kähne von 12 bis 43 Lasten, zusammen tragend 2520 Last. (1833: 75 von 12 bis 36 Last, zusammen ungefähr 1900 Lasten haltend). Außerdem besitzen die Bremer unter den nach der Oberweser fahrenden Schiffen 53, 15 bis 80 Last tragend, von zusammen 2580 Last Größe (1833: 54, — 2550 Last groß).

Die Seeschiffe bestehen aus 23 Schiffen von 200 Lasten und mehr Tragfähigkeit, 26 von 150 bis 200 Lasten, 54 von 100 bis 150 Lasten, 42 von 50 bis 100 Lasten, 6 unter 50 Lasten; haben einen Werth von mehr als 2 Millionen Thaler und stehen sowohl in der Güte ihres Baues und ihrer Ausrüstung als in der Tüchtigkeit ihrer Bemannung (zum Theil Hannoveraner) keinen Schiffen anderer Völker nach. Die Bremer Rheder nehmen deshalb auch an der Frachtfahrt lebhaften Antheil vorzüglich zwischen Portugal, Kap Verde und den La Plata-Provinzen und weiter vom La Plata nach Westindien und Europa. Von Bremen aus fährt ein Schiff auf den Fischfang in der Südsee, und zwei Buysen werden auf die Häringfischerei ausgesandt.

Die Hauptgegenstände des Einfuhrhandels Bremens seewärts sind im Folgenden ihren Beträgen und ihrem Werthe in den einzelnen Jahren nach zusammengestellt.

Taback:

1822..	13,694625	Pfund,	werth	1,606694	Rthlr. Gold.
1823..	18,413748	»	»	1,367575	» »
1824..	14,155379	»	»	1,046492	» »
1825..	12,297360	»	»	1,280217	» »
1826..	12,803102	»	»	1,193154	» »
1827..	23,405815	»	»	1,951911	» »
1828..	23,509296	»	»	1,785994	» »

1829..14,215649	Pfund,	werth	1,660234	Rthlr.	Gold.
1830..22,984792	»	»	2,043711	»	»
1831..19,584608	»	»	2,373980	»	»
1832..31,284828	»	»	2,738015	»	»
1833..19,759406	»	»	2,352509	»	»
1834..24,713715	»	»	3,202657	»	»
1835..29,612270	»	»	3,742886	»	»
1836..25,760000	»	»	2,651543	»	»
1837..30,570000	»				
1838..23,818000	»				

Durchschnitt der Jahre 1829 bis 1838 einschließlich: 24,230000 Pfund.

Von den Taback erzeugenden Ländern führten aus:

1) Die Nordamerikanischen Freistaaten (Maryland, Ohio, Virginia, Kentuky):

1834 . . 105,574800 Pfd.			
1835 . . 113,223600 »	werth	8,250577	Doll.
1836 . . 131,330400 »	»	10,058640	»
1837 für		5,795647	»

2) Cuba (10,700000 Pfd.) u. Portorico (3,200000 Pfd.) für durchschnittlich etwa. . . . . 1,140000 »

3) St. Domingo (Haiti) für durchschnittlich etwa . . 520000 Frank.

4) Brasilien durchschnittlich etwa. . . . . 17,500000 Pfd.

5) Venezuela ꝛc. (Orenocco, Varinas, Cumana) ungefähr jährlich. 8,000000 »

Von Amerika sollen jetzt an 75,000000 Pfd. nach Europa gelangen.

Dagegen importirten:

a) Hamburg:

1831 . . 11,383000	Pfd.	Köln.	1835 . . 10,834000	Pfd.	Köln.
1832 . . 9,513000	»	»	1836 . . 10,186000	»	»
1833 . . 8,027000	»	»	1837 . . 9,256000	»	»
1834 . . 7,612000	»	»	1838 . . 6,362000	»	»

b) Großbritannien und Irland (rohen Taback):

1833 . . 22,082579 Pfd.	1835 . . 25,523611 Pfd.
1834 . . 38,517861 »	1836 . . 32,232907 »

c) Amsterdam:

1830 . . 11820	Fässer	nordamerikanischen	Taback.	
1831 . . 11083	»	»	»	
1832 . . 14073	»	»	»	
1833 . . 12000	»	»	»	
1834 . . 10261	»	»	»	
1835 . . 14371	»	und Packen, 22529	Rollen.	
1836 . . 9397	»	nordamerikanischen	Taback.	
1837 . . 16756	» u. Packen	»	»	
1838 . . 7640	» »	» »	»	

d) Rotterdam:

1830 . . 10776	Fässer	nordamerikanischen	Taback.
1831 . . 12665	»	»	»
1832 . . 10578	»	»	»
1833 . . 8000	»	»	»
1834 . . 11407	»	»	»
1835 . . 10653	»	»	»
1836 . . 12303	»	»	»
1837 . . 10714	»	»	»
1838 . . 8110	»	»	»

e) Belgien:

1834 für an Werth 6,062811 Franken.
1835 für an Werth 6,550039 »

Antwerpen und Ostende:

1836 . . 9446	Fässer	und	Ballen.
1837 . . 9498	»	»	»
1838 . . 6007	»	»	»

Das Königreich der Niederlande exportirte an inländischem Taback während der Jahre 1825 bis 1829 jährlich im Durchschnitt: 5,200000 Pfd. Köln.

Die Durchschnitts-Ernte einiger europäischen Länder möchte sein:

in Ungarn	25,000000	Pfd.	Köln.
in Gallizien	2,500000	»	»
in Siebenbürgen	1,250000	»	»
in dem preußischen Staate	21,000000	»	»
im südlichen Rußland . . .	12,000000	»	»

Kaffee:

1822. . 9,402420	Pfund,	werth	3,134140	Rthlr.	Gold.
1823. . 7,953213	»	»	2,209225	»	»
1824. . 10,203516	»	»	2,125455	»	»
1825. . 9,947691	»	»	2,072436	»	»
1826. . 11,992428	»	»	2,165300	»	»
1827. . 16,748270	»	»	2,326149	»	»
1828. . 12,395685	»	»	1,549411	»	»
1829. . 13,669150	»	»	1,613718	»	»
1830. . 13,154329	»	»	1,461592	»	»
1831. . 11,714959	»	»	1,627078	»	»
1832. . 14,050756	»	»	2,536942	»	»
1833. . 10,718924	»	»	2,084235	»	»
1834. . 14,658218	»	»	2,443036	»	»
1835. . 10,104533	»	»	1,754259	»	»
1836. . 15,021931	»	»	2,712293	»	»

1837..	8,769000	Pfund.
1838..	14,498000	»

Durchschnitt der Jahre 1829 bis 1838 einschließlich: 12,635000 Pfund.

Zucker:

1822..	13,149188	Pfund,	werth	1,333926	Rthlr.	Gold.
1823..	12,580096	»	»	1,365909	»	»
1824..	12,029118	»	»	1,183596	»	»
1825..	10,144269	»	»	1,432461	»	»
1826..	14,690053	»	»	1,773282	»	»
1827..	16,561381	»	»	1,648750	»	»
1828..	18,970485	»	»	2,075092	»	»
1829..	17,389966	»	»	1,660152	»	»
1830..	20,399282	»	»	1,815201	»	»
1831..	26,925974	»	»	2,132107	»	»
1832..	29,089548	»	»	2,498739	»	»
1833..	17,295661	»	»	1,471575	»	»
1834..	12,909973	»	»	1,192271	»	»
1835..	14,181782	»	»	1,674239	»	»
1836..	17,060388	»	»	1,829469	»	»
1837..	12,333000	»	(rohen Zucker.)			
1838..	14,000000	»	»	»		

Durchschnitt der Jahre 1829 bis 1838 einschließlich: 18,158000 Pfund.

Thran:

1822....	18253	Tonnen,	werth	346807	Rthlr.	Gold.
1823....	28126	»	»	421890	»	»
1824....	20865	»	»	260812	»	»
1825....	17148	»	»	222924	»	»
1826....	22269	»	»	267228	»	»
1827....	20458	»	»	255725	»	»
1828....	17072	»	»	307296	»	»
1829....	23961	»	»	455259	»	»
1830....	29996	»	»	599920	»	»
1831....	22757	»	»	455140	»	»
1832....	44170	»	»	795060	»	»
1833....	37486	»	»	524804	»	»

1834....30520	Tonnen,	werth	488320	Rthlr.	Gold.
1835....35479	»	»	709580	»	»
1836....23446	»	»	562704	»	»
1837....45755	»				
1838....45090	»				

Durchschnitt der Jahre 1829 bis 1838 einschließlich:
33,866 Tonnen.

Die vereinigten Staaten haben an Thran eingeführt, auf eigenen Schiffen:

1832....179244 Fässer.	1835....125100 Fässer.
1833....159166 »	1836....133050 »
1834....122292 »	1837....215200 »

Großbritannien und Irland (mit Einschluß des Spermazet-Öls):

1832......30776 Tonnen.	1835......24197 Tonnen.
1833......32876 »	1836......19489 »
1834......25334 »	

Frankreich:

1832..........12610	Tonnen.
1833.........1,066359	Kilogramm (Kabeljauthran.)
1834.........995852	
1835........1,287074	
1836........1,514142	

Der Ertragswerth des Wall- und Pottfischfanges ist für mittelgute Jahre anzuschlagen:

der nördlichen Fischerei der Engländer auf	2,100000	Rthlr.
der südlichen Fischerei d. Bewohner d. vereinigt. Staaten	4,000000	»
der südlichen Fischerei d. Engländer u. ihrer Kolonien auf	3,400000	»
der Fischereien der Franzosen	1,000000	»
» » » Deutschen	200000	»

Baumwolle:

1822....	1,893202	Pfund,	werth	473301	Rthlr.	Gold.
1823....	909544	»	»	176856	»	»
1824....	270405	»	»	63845	»	»
1825....	667656	»	»	185460	»	»
1826....	1,999660	»	»	416596	»	»
1827....	2,477268	»	»	430085	»	»
1828....	1,542737	»	»	267836	»	»
1829....	1,569298	»	»	250652	»	»
1830....	847521	»	»	141253	»	»
1831....	1,136042	»	»	189340	»	»
1832....	1,509873	»	»	272616	»	»
1833....	780499	»	»	173444	»	»

1834....	2,021869	Pfund,	werth	505467 Rthlr.	Gold.
1835....	753695	»	»	209360 »	»
1836....	2,109463	»	»	527366 »	»
1837....	5320	Packen und Ballen.			
1838....	6607	»	»	»	

Durchschnitt der Jahre 1827 bis 1836 einschl.: 1,474826 Pfd.

Twist und Baumwollen-Garn:

1828....	7101	Pfund,	werth	6892 Rthlr.	Gold.
1829....	24331	»	»	24429 »	»
1830....	3669	»	»	3058 »	»
1831....	2664	»	»	4173 »	»
1832....	11381	»	»	18687 »	»
1833....	3852	»	»	1595 »	»
1834....	15793	»	»	5687 »	»
1835....	13032	»	»	8979 »	»
1836....	6564	»	»	2221 »	»
1838....	98	Ballen.			

Durchschnitt der Jahre 1828 bis 1836 einschließl.: 9821 Pfd.

Wein:

1822....	25440	Oxhoft,	werth	915960	Rthlr.	Gold.
1823....	31054	»	»	952925	»	»
1824....	13319	»	»	407915	»	»
1825....	18151 / 6625	» / Bout.	»	723623	»	»
1826....	32181	Oxhoft,	»	822140	»	»
1827....	15743½	»	»	416321	»	»
1828....	25298	»	»	652988	»	»
1829....	14705	»	»	384140	»	»
1830....	20666	»	»	550290	»	»
1831....	23399	»	»	637508	»	»
1832....	32902	»	»	956378	»	»
1833....	27774	»	»	852313	»	»
1834....	25984	»	»	752842	»	»
1835....	19246	»	»	577270	»	»
1836....	7697	»	»	234434	»	»

1837.... 12265 Oxhoft,
1838.... 11017 » 3904 Gebinde, 957 Pipen, 303 Kisten und Körbe.

Durchschnitt der Jahre 1827 bis 1836 einschl.: 21341 Oxhoft.

Der Ertrag der Weinkultur ist berechnet, nach Eimern durchschnittlich jährlich für:

Südrußland (ohne Kaukasien)	auf	361000.
Die österreichischen Staaten	»	38,533000.
Baiern	»	1,355000.
Baden	»	220000.
Würtemberg	»	150000.
Preußen	»	450000.
Hessen (Großherzogthum)	»	240000.
Nassau	»	115000.
Sachsen	»	29000.
Kurhessen	»	1000.
Die Schweiz	»	456000.
Frankreich	»	67,500000.
Spanien	»	8,300000.
Portugal	»	1,400000. ?
Italien und Sizilien	»	1,800000. ?
Griechenland, Cypern	»	500000. ?
Gesammt-Ertrag		121,410000.

(Berghaus Länder- und Völkerkunde Bd. III. S. 242).

Frankreich exportirt im Durchschnitt den 88sten Theil seiner Weinproduktion, nämlich 1,000000 Hektoliter, welche etwa 50,000000 Franken werth sind. Davon empfing z. B.

Großbritannien und Irland:

1833...275366 Imp. gall. 1835...370446 Imp. gall.
1834...363376 » » 1836...533241 » »

Rußland etwa für 4,000000 Rubel, Schweden etwa 140000 Kannen.

Die vereinigten Staaten:

1835 für an Werth......1,429673 Doll.
1836 » » » ......1,977800 »
1837 » » » ......1,744041 »

Die Abnahme des Absatzes französischer Weine nach Bremen ist theils der Ausdehnung des großen deutschen Zollvereins, theils der eigenthümlichen Handelspolitik Frankreichs zuzuschreiben, welche nicht nur die fremden Schiffe zwingt, in Ballast hinzugehen, sondern sie auch noch durch Differenzial-Zölle und hohe Schiffs-Abgaben drückt; damit jedoch die einheimische Rhederei nicht gehoben hat.

Thee:

1822....	46800	Pfund,	werth	31200	Rthlr. Gold.
1823....	54963	»	»	27481	» »
1824....	119597	»	»	79931	» »
1825....	475580	»	»	356685	» »
1826....	84122	»	»	46735	» »

1827....346888	Pfund,	werth	231259	Rthlr.	Gold.
1828....110390	»	»	55195	»	»
1829....115064	»	»	47944	»	»
1830....255640	»	»	85213	»	»
1831.... 31217	»	»	15608	»	»
1832....153338	»	»	76669	»	»
1833....193898	»	»	129265	»	»
1834....371066	»	»	185533	»	»
1835....415863	»	»	311897	»	»
1836....517032	»	»	344688	»	»
1837. pp.146000	»				
1838. pp.200000	»				

Durchschnitt der Jahre 1829 bis 1838: 219912 Pfund.

Reis:

1822 ..4,150690	Pfund,	werth	248082	Rthlr.	Gold.
1823 ..2,562988	»	»	147375	»	»
1824 ..2,257897	»	»	124185	»	»
1825 ..3,222069	»	»	255543	»	»
1826 ..3,620097	»	»	253407	»	»
1827 ..3,979892	»	»	258694	»	»
1828 ..5,827504	»	»	349650	»	»
1829 ..5,244269	»	»	275322	»	»
1830 ..4,769427	»	»	238471	»	»
1831 ..3,524830	»	»	185052	»	»
1832 ..2,830540	»	»	169833	»	»
1833 ..3,469886	»	»	190844	»	»
1834 ..4,042895	»	»	212252	»	»
1835 ..3,769373	»	»	226164	»	»
1836 ..3,673424	»	»	220404	»	»
1837pp.4,500000	»				
1838pp.2,500000	»				

Durchschnitt der Jahre 1829 bis 1838: 3,828464 Pfund.

Häute:

1822..... 82005	Pfund,	werth	25057	Rthlr.	Gold.
1823.....564284	»	»	164583	»	»
1824.....377005	»	»	94251	»	»
1825.....688350	»	»	210329	»	»

1826.....412751	Pfund,	werth	114653	Rthlr.	Gold.
1827.....173520	»	»	43380	»	»
1828.....413049	»	»	114635	»	»
1829.....668871	»	»	167218	»	»
1830.....849490	»	»	188776	»	»
1831.....824352	»	»	194638	»	»
1832 ...1,127152	»	»	247145	»	»
1833.....693609	»	»	152212	»	»
1834 ...1,790265	»	»	397837	»	»
1835.....966217	»	»	214714	»	»
1836.....956652	»	»	199302	»	»
1837 pp. 1,560000	»				
1838 pp. 1,180000	»				

Durchschnitt der Jahre 1829 bis 1838: 1,061661 Pfund

Indigo:

1822....110172	Pfund,	werth	358059	Rthlr.	Gold.
1823.... 45437	»	»	147670	»	»
1824.... 31439	»	»	94317	»	»
1825.... 72489	»	»	289956	»	»
1826.... 55862	»	»	176586	»	»
1827.... 47280	»	»	141840	»	»
1828.... 56438	»	»	141095	»	»
1829.... 42997	»	»	96743	»	»
1830.... 38801	»	»	77602	»	»
1831.... 61000	»	»	91500	»	»
1832.... 56830	»	»	99452	»	»
1833.... 39444	»	»	59166	»	»
1834.... 55296	»	»	92160	»	»
1835.... 20761	»	»	34602	»	»
1836.... 42389	»	»	84778	»	»
1837..pp. 17000	»				
1838..pp. 33000	»				

Durchschnitt der Jahre 1829 bis 1838: 40752 Pfund.

Pfeffer:

1822....504006	Pfund,	werth	105001	Rthlr.	Gold.
1823....466365	»	»	80967	»	»

1824....186507	Pfund,	werth	31085	Rthlr.	Gold.
1825....599993	»	»	100000	»	»
1826....336012	»	»	49002	»	»
1827....308213	»	»	36386	»	»
1828....228886	»	»	23842	»	»
1829....276050	»	»	26838	»	»
1830....378411	»	»	36790	»	»
1831....538331	»	»	52338	»	»
1832....224389	»	»	24932	»	»
1833....154563	»	»	17174	»	»
1834....275006	»	»	30556	»	»
1835....320896	»	»	35655	»	»
1836....388304	»	»	48583	»	»
1837.pp. 670000	»				
1838.pp. 95000	»				

Durchschnitt der Jahre 1829 bis 1838: 332095 Pfd.

Durchschnitts-Ertrag der Pfeffer-Ernte.

Sumatra, Westküste	20,000000	Pfund.
» Ostküste	8,000000	»
Inseln in der Straße von Malakka rc.	3,600000	»
Malaische Halbinsel	3,733333	»
Borneo	2,666667	»
Siam und Kambodja	8,000000	»
Malabar	4,000000	»
Gesammt-Ernte	50,000000	Pfund.

Pfeffer-Verbrauch in Europa.

Großbritannien und Irland	2,320000	Pfund.
Frankreich	4,000000	»
Deutschland, die Niederlande u. Hinterland	4,500000	»
Italien und sein Hinterland	1,800000	»
Rußland	1,500000	»
Skandinavien	25000	»
Iberische Halbinsel	1,425000	»
Approximativer Gesammt-Verbrauch von Europa	15,570000	Pfund.

Theer:

1822....11400	Tonnen,	werth	96900	Rthlr.	Gold.
1823.... 5138	»	»	25690	»	»
1824.... 6073	»	»	25365	»	»
1825.... 6946	»	»	31257	»	»

1826.... 4921	Tonnen,	werth	24605	Rthlr. Gold.
1827....10514	»	»	52580	» »
1828.... 6599	»	»	29748	» »
1829.... 6397	»	»	28786	» »
1830.... 8253	»	»	37138	» »
1831....10293	»	»	46318	» »
1832.... 7390	»	»	33255	» »
1833.... 7200	»	»	27000	» »
1834.... 6830	»	»	36130	» »
1835.... 6729	»	»	27756	» »
1836.... 6134	»	»	24536	» »
1837.... 5806	»			
1838.... 6524	»			

Durchschnitt der Jahre 1829 bis 1838: 7155 Tonnen.

Butter:

1822...1,476437	Pfund,	werth	174302	Rthlr. Gold.
1823...1,393078	»	»	164460	» »
1824... 944665	»	»	131203	» »
1825... 289401	»	»	44214	» »
1826... 457329	»	»	76222	» »
1827... 726755	»	»	100938	» »
1828...1,153994	»	»	160277	» »
1829...1,356527	»	»	188406	» »
1830...1,413939	»	»	235657	» »
1831...1,127064	»	»	187844	» »
1832... 946914	»	»	131516	» »
1833... 945142	»	»	118143	» »
1834...1,005556	»	»	139661	» »
1835...1,162268	»	»	153355	» »
1836... 489670	»	»	81612	» »
1837... 1577	Tonnen,		675084	Pfund.
1838... (8240 Gebinde, 515566 Pfd.) = 1,000000 Pfd.				

Durchschnitt der Jahre 1829 bis 1838: 1,112216 Pfund.

Käse:

1822....893497	Pfund,	werth	99623	Rthlr. Gold.
1823....878495	»	»	36604	» »

1824....829534	Pfund,	werth	24885	Rthlr.	Gold.
1825....625664	»	»	34759	»	»
1826....643272	»	»	62540	»	»
1827....637064	»	»	35392	»	»
1828....861225	»	»	71768	»	»
1829....707731	»	»	58978	»	»
1830....882301	»	»	73525	»	»
1831....822586	»	»	41130	»	»
1832....755308	»	»	22659	»	»
1833....689480	»	»	20685	»	»
1834....607356	»	»	24294	»	»
1835....773845	»	»	29026	»	»
1836....793479	»	»	55545	»	»

Durchschnitt der Jahre 1827 bis 1836: 753037 Pfund.

Talg:

1830....718635	Pfund,	werth	82639	Rthlr.	Gold.
1831....412187	»	»	49464	»	»
1832....244382	»	»	28106	»	»
1833....101933	»	»	13761	»	»
1834....305415	»	»	33596	»	»
1835....129603	»	»	12960	»	»
1836.... 78683	»	»	9444	»	»
1837....300000	»				
1838....153000	»				

Durchschnitt: 271537 Pfund.

Öle. — Rüböl:

1822....137090	Pfund,	werth	11653	Rthlr.	Gold.
1823....248359	»	»	19866	»	»
1824....189856	»	»	12340	»	»
1825....180050	»	»	12603	»	»
1826.... 22391	»	»	1398	»	»
1827.... 18200	»	»	1365	»	»
1828.... 48942	»	»	4894	»	»
1829.... 50731	»	»	5830	»	»
1830....281696	»	»	33804	»	»

1831....	60045	Pfund,	werth	5705	Rthlr.	Gold.
1832....	169825	»	»	16284	»	»
1833....	195700	»	»	19570	»	»
1834....	99588	»	»	9955	»	»
1835....	88795	»	»	10656	»	»
1836....	99349	»	»	12915	»	»
1837....	200000	»				
1838....	200000	»				

Durchschnitt der Jahre 1829 bis 1838: 144572 Pfund.

Leinöl:

1822....	36134	Pfund,	werth	3790	Rthlr.	Gold.
1823....	82987	»	»	9130	»	»
1824....	55592	»	»	5560	»	»
1825....	59228	»	»	4738	»	»
1826....	30060	»	»	2455	»	»
1827....	35432	»	»	2835	»	»
1828....	202447	»	»	18220	»	»
1829....	168188	»	»	15980	»	»
1830....	416164	»	»	45777	»	»
1831....	198600	»	»	19860	»	»
1832....	205843	»	»	20585	»	»
1833....	106397	»	»	10640	»	»
1834....	139497	»	»	13950	»	»
1835....	119971	»	»	14400	»	»
1836....	194272	»	»	25259	»	»
1837....	180000	»				
1838....	500000	»				

Durchschnitt der Jahre 1829 bis 1838: 222893 Pfund.

Hanföl:

1822....	28974	Pfund,	werth	2465	Rthlr.	Gold.
1823....	886430	»	»	66483	»	»
1825....	345215	»	»	24164	»	»
1826....	5476	»	»	405	»	»
1827....	420480	»	»	33640	»	»
1828....	563536	»	»	32718	»	»
1829....	788229	»	»	66997	»	»
1830....	874502	»	»	83077	»	»

1831....475976	Pfund,	werth	47598	Rthlr.	Gold.
1832....519608	»	»	41568	»	»
1833....231867	»	»	16230	»	»
1834.... 87303	»	»	6548	»	»
1835.... 9100	»	»	1001	»	»
1836....294648	»	»	35352	»	»
1837....450000	»				
1838.... 14500	»				

Durchschnitt der Jahre 1829 bis 1838: 374573 Pfund.

Blei:

1828.... 43255	Pfund,	werth	3244	Rthlr.	Gold.
1829.... 16670	»	»	834	»	»
1830....154777	»	»	7740	»	»
1831.... 80231	»	»	4012	»	»
1832....123442	»	»	4475	»	»
1833.... 74770	»	»	2618	»	»
1834.... 39278	»	»	1964	»	»
1835.... 38545	»	»	1927	»	»
1836.... 10717	»	»	536	»	»
1837.... 1330	Stück, 20 Rollen.				
1838.... 2497	Stück, 7 Rollen.				

Durchschnitt der Jahre 1828 bis 1836: 64632 Pfund.

Spaniens jährliche Bleiproduktion wird etwa 650000 Zentner, Großbritanniens 430000, Österreichs 108000, Hannovers 69000, Preußens 12000, Nassaus 7700 Zentner betragen.

Stabeisen und Blech:

1822..3,183882	Pfund,	werth	178839	Rthlr.	Gold.
1823..2,739879	»	»	116212	»	»
1824..2,550969	»	»	108728	»	»
1825..1,522756	»	»	71997	»	»
1826..2,556218	»	»	110526	»	»
1827..2,767386	»	»	140862	»	»
1828..2,403382	»	»	112501	»	»
1829..3,572501	»	»	164905	»	»
1830..4,042069	»	»	171018	»	»
1831..4,555319	»	»	210325	»	»
1832..5,612172	»	»	202133	»	»

1833..6,442275	Pfund,	werth	190064	Rthlr.	Gold.
1834..5,378894	»	»	196225	»	»
1835..6,578733	»	»	343705	»	»
1836..2,226307	»	»	96795	»	»
1837..4,200000	»				
1838..6,000000	»				

Durchschnitt der Jahre 1829 bis 1838: 4,860827 Pfund.

Die durchschnittliche Gewinnung aller Sorten Eisen beträgt dem Gewichte nach jährlich etwa:

in Großbritannien	14,000000	Ztr.
in Frankreich	7,040000	»
in Rußland	6,600000	»
in Preußen	2,370000	»
in Österreich	1,700000	»
in Schweden und Norwegen	1,765000	»
in Nassau	350000	»
in Baiern	340000	»
in Baden	175000	»
in Hannover	156000	»
in Sachsen (Königreich)	130000	»
in Kurhessen	96000	»
im Großherzogthum Hessen	85000	»

Nägel:

1830....168187	Pfund,	werth	16820	Rthlr.	Gold.
1831....162731	»	»	16280	»	»
1832....235434	»	»	24591	»	»
1833....169531	»	»	22035	»	»
1834....196716	»	»	16394	»	»
1835....200150	»	»	19828	»	»
1836....153695	»	»	14709	»	»
1837....320 Faß, 53 Sack.					
1838....236 Faß, 100 Körbe, 16 Kisten.					

Durchschnitt der Jahre 1830 bis 1836: 183778 Pfund.

Stahlwaren:

1830	für	9496	Rthlr.	Gold.	1834	für	10150	Rthlr.	Gold.
1831	»	7838	»	»	1835	»	9451	»	»
1832	»	12037	»	»	1836	»	7737	»	»
1833	»	11445	»	»	Durchschnitt:		9736	Rthlr.	

Pottasche:

1822..1,465413	Pfund,	werth	145862	Rthlr.	Gold.
1823..1,667194	»	»	158384	»	»
1824..1,532572	»	»	122600	»	»
1825..1,699466	»	»	135956	»	»
1826..1,747085	»	»	122297	»	»
1827..1,118240	»	»	72683	»	»
1828.. 982269	»	»	68758	»	»
1829..1,675124	»	»	159136	»	»
1830.. 906767	»	»	77048	»	»
1831..2,412934	»	»	180969	»	»
1832..1,415729	»	»	92020	»	»
1833..1,053427	»	»	63206	»	»
1834..1,621595	»	»	113512	»	»
1835..1,543338	»	»	123468	»	»
1836..1,315934	»	»	131593	»	»
1837.. 3656 Fässer.					
1838.. 2522 Fässer.					

Durchschnitt der Jahre 1827 bis 1836: 1,404535 Pfund.

Großbritannien und Irland haben an Pott- und Perl-Asche importirt: 1833 . . 169729 Cwts. 1835 . . 134315 Cwts.
1834 . . 94134 » 1836 . . 152955 »

In Frankreich sind davon während der Jahre 1822 bis 1826 jährlich durchschnittlich 5,910000 Kilogramm, werth 3,935000 Franken eingeführt; im Jahre 1836, 6,046889 Kilogr., 3,628133 Franken werth.

Für den Preußischen Staat ist der Überschuß der Einfuhr über die Ausfuhr auf 60000 bis 70000 Zentner anzunehmen.

Getreide.

Weizen:

1822....1216	Last,	werth	91200	Rthlr.	Gold.
1823....2128	»	»	180880	»	»
1824....1945	»	»	155600	»	»
1825.... 712	»	»	49840	»	»
1826.... 180	»	»	13500	»	»
1827.... 272	»	»	24480	»	»
1828.... 315	»	»	40950	»	»
1829.... 111	»	»	13906	»	»
1830.... 225	»	»	20375	»	»
1831.... 181	»	»	26245	»	»

1832....	129	Last,	werth	15480	Rthlr.	Gold.
1833....	375	»	»	31875	»	»
1834....	340	»	»	23800	»	»
1835....	604	»	»	41072	»	»
1836....	1529	»	»	168190	»	»
1837....	892	»				
1838....	1025	»				

Durchschnitt der Jahre 1829 bis 1838: 541 Last.

Rocken:

1822....	3427	Last,	werth	205620	Rthlr.	Gold.
1823....	1479	»	»	88740	»	»
1824....	1258	»	»	53465	»	»
1825....	1130	»	»	50850	»	»
1826....	210	»	»	13618	»	»
1827....	2228	»	»	133680	»	»
1828....	7153	»	»	550781	»	»
1829....	2278	»	»	142375	»	»
1830....	16997	»	»	1,359760	»	»
1831....	11289	»	»	1,016010	»	»
1832....	4850	»	»	397700	»	»
1833....	566	»	»	40469	»	»
1834....	152	»	»	7980	»	»
1835....	233	»	»	13980	»	»
1836....	817	»	»	53105	»	»
1837....	1233	»				
1838....	1538	»				

Durchschnitt der Jahre 1829 bis 1838: 3895 Last.

Hafer:

1822....	3795	Last,	werth	94875	Rthlr.	Gold.
1823....	2993	»	»	47825	»	»
1824....	2378	»	»	47740	»	»
1825....	979	»	»	19580	»	»
1826....	807	»	»	32290	»	»
1827....	578	»	»	23120	»	»
1828....	1490	»	»	49170	»	»
1829....	1228	»	»	36840	»	»
1830....	1833	»	»	73320	»	»

1831....2188	Last,	werth	98460	Rthlr.	Gold.
1832....1281	»	»	44835	»	»
1833....1224	»	»	33048	»	»
1834.... 899	»	»	26970	»	»
1835....1087	»	»	28262	»	»
1836....1316	»	»	46060	»	»
1837....1516	»				
1838....1671½	»				

Durchschnitt der Jahre 1829 bis 1838: 1424 Last.

Gerste:

1822....1588	Last,	werth	63520	Rthlr.	Gold.
1823.... 784	»	»	27440	»	»
1824.... 365	»	»	10950	»	»
1825.... 287	»	»	9471	»	»
1826.... 112	»	»	4770	»	»
1827.... 261	»	»	13050	»	»
1828.... 267	»	»	15219	»	»
1829.... 302	»	»	15855	»	»
1830....1230	»	»	86100	»	»
1831.... 400	»	»	28000	»	»
1832.... 318	»	»	19080	»	»
1833.... 403	»	»	17530	»	»
1834.... 238	»	»	9044	»	»
1835.... 259	»	»	12432	»	»
1836.... 133	»	»	6650	»	»
1837.... 660	»				
1838.... 632½	»				

Durchschnitt der Jahre 1829 bis 1838: 457 Last.

Rappsaat:

1822....1644	Last,	werth	147960	Rthlr.	Gold.
1823.... 676	»	»	74470	»	»
1824.... 609	»	»	49938	»	»
1825.... 437	»	»	43700	»	»
1826.... 181	»	»	16323	»	»
1827.... 14	»	»	1554	»	»
1828.... 320	»	»	41600	»	»
1829.... 222	»	»	33312	»	»

1830....	504	Last,	werth	100800	Rthlr.	Gold.
1831....	692	»	»	87884	»	»
1832....	614	»	»	73680	»	»
1833....	320	»	»	42880	»	»
1834....	306	»	»	47430	»	»
1835....	450	»	»	85500	»	»
1836....	235	»	»	39950	»	»
1837....	1989	»				
1838....	275½	»				

Durchschnitt der Jahre 1829 bis 1838: 560 Last.

Leinsaat:

1822	von Riga, direkt	4163	10296 Tonnen.
	" " indirekt	760	
	" Windau	4853	
	" Liebau	520	
1823	von Riga	4042	12068 Tonnen.
	" Windau	4509	
	" Libau	1874	
	" Amerika	960	
	Indirekt	683	
1824	von Riga	4969	10949 Tonnen.
	" Windau	4534	
	" Libau	1212	
	Indirekt	234	
1825	von Riga	5602	15080 Tonnen.
	" Windau	5302	
	" Libau	3899	
	" Memel	77	
	Diverse indirekte	200	
1826	von Riga	3946	12564 Tonnen.
	" Windau	6324	
	" Libau	2294	
1827	von Riga	4441	11052 Tonnen.
	" Windau	5483	
	" Libau	815	
	Indirekt	183	
	Amerika	60	
	Sacksaat	70	

1828	von Riga	6293	12925 Tonnen.
	„ Windau	5907	
	„ Libau	725	
1829	von Riga	3259	14759 Tonnen.
	„ Windau	6623	
	„ Libau	3390	
	„ Memel	416	
	„ Amerika	354	
	Indirekt	717	
1830	von Riga	6833	21096 Tonnen.
	„ Windau	8073	
	„ Libau	4324	
	„ Amerika	964	
	„ Memel	224	
	Indirekt diverses	658	
1831	von Riga	2777	12481 Tonnen.
	„ Windau	4824	
	„ Libau	2005	
	„ Memel	185	
	„ Amerika	1032	
	Indirekt	1658	
1832	von Riga	4477	12537 Tonnen.
	„ Windau	4737	
	„ Libau	2903	
	„ Königsberg	200	
	Indirekt	220	
1833	von Riga	2971	8942 Tonnen.
	„ Windau	3243	
	„ Amerika	630	
	Indirekt	2098	
1834	von Riga	1273	7788 Tonnen.
	„ Windau	1408	
	„ Libau	1565	
	„ Königsberg	1443	
	„ Memel	391	
	„ Danzig	369	
	Indirekt	1339	
1835	von Riga	3031	12158 Tonnen.
	„ Windau	3198	
	„ Libau	2200	
	„ Königsb. u. Memel	1924	
	Indirekt	1805	

1836	von Riga	3602	14672 Tonnen.
	" Windau	4517	
	" Libau	1690	
	" Königsberg.......	1040	
	" Amerika	75	
	" Seeländisch.......	3748	
1837	von Riga............	3118	13397 Tonnen.
	" Windau	4822	
	" Libau	2077	
	" Königsb. u. Memel	1336	
	Indirekt	554	
	Seeländ..............	1490	

1838 war die Einfuhr 17100, nach anderen Nachrichten nur circa 10000 Tonnen.

Durchschnitt der Jahre 1828 bis 1837: 13075 Tonnen.

Rußlands Leinsamen-Ausfuhr betrug:

von 1814 bis 1824	3,874145 Tschetw.	1835,	617965 Tschetw.
» 1824 » 1834,	5,249151 »	1836,	656759 »
1834 — —	406432 »		

Ostpreußen (Königsberg u. s. w.) exportirte:

1832 ..	441338 Zentner.	1834 ..	167496 Zentner.
1833 ..	302391 »	1835 ..	286442 »

Der größte Theil des nach Bremen kommenden Leinsamens gelangt von da in das Königreich Hannover. Da nun die Leinsaat-Einfuhr sich nicht vermehrt, die Leinen- und Garnproduktion aber seit 1830 außerordentlich zugenommen hat; so ist anzunehmen, daß die Erzeugung von Saatlein im Lande erheblich gestiegen ist.

Hanfsaat:

1822....	4½	Last,	werth	540	Rthlr.	Gold.
1824....	3600	Pfund,	»	144	»	»
1828....	1000	»	»	30	»	»
1831....	8¼	Last,	»	840	»	»
1836....	215	Pfund,	»	13	»	»
1837....	20	Sack.				

Bohnen:

1822....	1824	Last,	werth	68400	Rthlr.	Gold.
1823....	281	»	»	10637	»	»
1824....	421	»	»	12630	»	»
1825....	268	»	»	9380	»	»
1826....	136	»	»	8145	»	»

1827....	76	Last,	werth	3800	Rthlr.	Gold.
1828....	115	»	»	9775	»	»
1829....	95	»	»	6650	»	»
1830....	274	»	»	19180	»	»
1831....	468	»	»	35124	»	»
1832....	341	»	»	22165	»	»
1833....	419	»	»	22626	»	»
1834....	313	»	»	16406	»	»
1835....	99	»	»	5940	»	»
1836....	62	»	»	5580	»	»
1837....	157	»				
1838....	354	»				

Durchschnitt der Jahre 1829 bis 1838: 259 Last.

Erbsen:

1830	111	Last,	werth	8900	Rthlr.	Gold.
1831	48	»	»	3840	»	»
1832	19	»	»	1520	»	»
1833	$8\frac{1}{2}$	»	»	637	»	»
1834	35	»	»	2625	»	»
1835	21	»	»	1470	»	»
1836	13	»	»	1040	»	»
1837	$1\frac{1}{2}$	»				
1838	20	»				

Durchschnitt der Jahre 1830 bis 1838: 30 Last.

Kleesamen:

1830	11991	Pfund,	werth	1440	Rthlr.	Gold.
1831	12500	»	»	1500	»	»
1832	19713	»	»	1183	»	»
1833	3541	»	»	531	»	»
1834	11683	»	»	1402	»	»
1835	4363	»	»	98	»	» ?
1836	4150	»	»	498	»	»
1838	4 Faß, 1 Sack.					

Durchschnitt der Jahre 1830 bis 1836: 9663 Pfund.

Flachs:

1830	3590 Pfund,	werth	720	Rthlr.	Gold.
1831	6500 »	»	650	»	»
1832	2700 »	»	608	»	»
1833	870 »	»	199	»	»
1834	64 »	»	14	»	»
1835	1230 »	»	308	»	»
1836	1005 »	»	301	»	»
1837	900 »				
1838	15 Kisten, 31 Matten.				

Durchschnitt der Jahre 1830 bis 1837: 2108 Pfund.

Rußland führte jährlich an Flachs aus, nach einem Durchschnitte der Jahre:

1758 bis 1762,	671404 Pud.	1814 bis 1824,	1,309270 Pud.
1763 » 1777,	857076 »	1824 » 1834,	2,276056 »
1800 » 1814,	1,367928 »	1834 » 1837,	2,241326 »

Die Flachs-Ausfuhr des Königreichs der Niederlande, nach Abzug der Einfuhr, belief sich während der Jahre 1825 bis 1829 im Jahresdurchschnitt auf 7,248000 niederl. Pfund.

Belgien exportirte, nach Abrechnung der ähnlichen Importen, im Jahre 1834 Flachs für 5,047000 Franken, 1835 für 7,228000 Franken an Werth; über Antwerpen wurden im Jahre 1838, 5,647542 Kilogr. Flachs ausgeführt.

Hanf:

1830 ...	285356 Pfund,	werth	25682	Rthlr.	Gold.
1831 ...	209079 »	»	18819	»	»
1832 ...	568122 »	»	45450	»	»
1833 ...	250515 »	»	20041	»	»
1834 ...	456580 »	»	34245	»	»
1835 ...	164980 »	»	13198	»	»
1836 ...	150905 »	»	10523	»	»
1837 ...	1906 Bund,	48 Ballen,	2630 Pfund.		
1838 ...	740 »	190 »	3000 »		

Durchschnitt der Jahre 1830 bis 1836: 297934 Pfund.

Rußlands Hanf-Ausfuhr belief sich nach einem Durchschnitte der Jahre 1814 bis 1824 auf 2,656969 Pud. 1835 auf 3,041823 Pud.
1824 » 1834 » 2,542451 » 1836 » 2,876990 »
1834 » 2,824933 »

Wolle:

1825 ...	12861	Pfund,	werth	3394	Rthlr.	Gold.
1826 ...	22350	»	»	5873	»	»
1827 ...	30295	»	»	7994	»	»
1828 ...	24641	»	»	6502	»	»
1829 ...	35451	»	»	11817	»	»
1830 ...	38422	»	»	12807	»	»
1831 ...	45106	»	»	18794	»	»
1832 ...	49891	»	»	17465	»	»
1833 ...	21534	»	»	6460	»	»
1834 ...	40921	»	»	20431	»	»
1835 ...	19842	»	»	8267	»	»
1836 ...	25783	»	»	10748	»	»
1837 ...	9000	»				
1838 ...	20000	»				

Durchschnitt der Jahre 1829 bis 1838: 30595 Pfund.

Salz:

1822....	1425	Last,	werth	57000	Rthlr.	Gold.
1823....	1173	»	»	35190	»	»
1824....	745	»	»	22350	»	»
1825....	599	»	»	20965	»	»
1826....	1072	»	»	37520	»	»
1827....	359	»	»	11668	»	»
1828....	999	»	»	29970	»	»
1829....	669	»	»	20070	»	»
1830....	955	»	»	32470	»	»
1831....	728	»	»	18200	»	»
1832....	1004	»	»	30120	»	»
1833....	695	»	»	17375	»	»
1834....	777	»	»	21742	»	»
1835..	{ 684 / 3503 }	{ Last / Pfd. }	»	14120	»	»
1836..	{ 479 / 16106 }	{ Last / Sack }	»	{ 11975 / 30255 }	»	»

1837... 465 Last, 11406 Sack.

1838... (520 » 13920 ») = 1100 Last.

Durchschnitt der Jahre 1829 bis 1838: 870 Last.

Steinkohlen:

1822..	332 Last à 12000 Pfd.,	werth	13280	Rthlr.	Gold
1823..	398 »	»	15124	»	»
1824..	80 »	»	2640	»	»
1825..	478 »	»	14340	»	»
1826..	205 »	»	6150	»	»
1827..	319 »	»	9570	»	»
1828..	203 »	»	5075	»	»
1829..	393 »	»	11790	»	»
1830..	767 »	»	24927	»	»
1831..	691 »	»	20700	»	»
1832..	350 »	»	10500	»	»
1833..	649 »	»	19477	»	»
1834..	214 »	»	6061	»	»
1835..	234 »	»	5616	»	»
1836..	369 »	»	8118	»	»
1837..	619 »				
1838..	771 »				

Durchschnitt der Jahre 1829 bis 1838: 505 Last.

Der jährliche Steinkohlen-Verbrauch in Großbritannien wird auf 21,350000 Tons geschätzt, die Ausfuhr nach Irland auf 750000 Tons, nach dem Auslande auf 600000 Tons.

In Frankreich liefern die Kohlenminen 20,000000 Hektoliter, in Belgien 32,000000 Hektoliter, im Preußischen Staate 36,000000 Scheffel.

Der Gesammtwerth der seewärts eingeführten Waren ist berechnet:

1822	auf	11,424738	Rthl.	Gld.	1831	auf	11,699716	Rthl.	Gld.
1823	»	9,638090	»	»	1832	»	13,048640	»	»
1824	»	7,344294	»	»	1833	»	10,090995	»	»
1825	»	9,111064	»	»	1834	»	11,763220	»	»
1826	»	9,277252	»	»	1835	»	12,017026	»	»
1827	»	10,089544	»	»	1836	»	11,698847	»	»
1828	»	9,899411	»	»	1837	»	14,907650	»	» *)
1829	»	9,086963	»	»	1838	»	15,900000	»	» *)
1830	»	11,592002	»	»					

Hinsichtlich der Ausfuhren Bremens seewärts ist Folgendes zu bemerken:

*) Vermehrung zum Theil als Folge genauerer Werthberechnung.

In den Jahren von 1815 bis 1820 schwebte der Werth der Ausfuhr seewärts zwischen 4 und 6 Millionen Rthlr. jährlich, im Jahre 1827 ist derselbe auf 6,630357 Rthlr. berechnet.

Ferner im Jahre 1837 auf 9,500000 Rthlr. Gold.
1838 = 11,500000 = =

Von den Haupt-Artikeln sind seewärts ausgeführt:

1) Leinen:

1696 nach England für	1,000000	Rthlr.
1788 für etwa	4,000000	»
1818—20 jährl. durchschnittl. für	2,686000	»
1827 für	4,020000	»
nämlich: Schlesische für	1,600000	»
Sächsische für	700000	»
Hannov., Westphl., Hessische u. s. w...	1,720000	»
1833 für	2,845748	»

Davon z. B.

Osnabrücker....	11166	Stück,	werth	223320	Rthlr.
Iburger.......	4449	»	»	88980	»
Hänfen	876	»	»	13140	»
Tecklenburger ..	1905	»	»	38100	»
Segeltücher	4933	»	»	64129	»
Schiertücher ...	1249	»	»	12490	»
Cotton Bagging	4774	»	»	26257	»
Dielinger......	1607	»	»	16070	»
Meier- und Weser-Leinen	13346	»	»	200190	»
Bodenwerder..	21579	»	»	215790	»
Stiegeleinen ..	64418	»	»	128836	»
Halblaken	13847	»	»	138470	»
Flächsen (greise)	3270	»	»	32700	»
Heden	47789	»	»	119473	»
Bleichtuch	45116	»	»	203022	»

Köperleinen Packleinen	1806 Stück,	werth	3000 Rthlr.
Coutils	500 „	„	4506 „

1834 für .... 3,018778 Rthlr.

darunter: Schlesische werth. 1,107343 „
Hannoversche „ 878790 „
Sächsische „ 379429 „
Preußisch=Westphälische „ 468241 „
Hessische „ 259824 „
Lippesche „ 226000 „

1835 für .... etwa 2,000000 Rthlr.

darunter: Hannnoversche werth...... 997333 „

1836 für .... 3,305883 Rthlr.

und zwar: Schlesische für .... 963631 „
Hannoversche .... 1,219550 „
Sächsische .... 422640 „
Preußisch=Westphälische.... 468357 „
Hessische .... 226406 „
Lippesche............. 148776 „

1837 für .... 3,114588 Rthlr.

nämlich: Schlesische für.......... 835167 „
Hannoversche .... 973815 „
Sächsische .... 436148 „
Preußisch=Westphälische .... 358176 „
Hessische .... 321757 „
Lippesche............. 189525 „

1838 für .... 3,445000 Rthlr.

worin begriffen: Schlesische für ..... 936000 „
Hannoversche ...... 1,059000 „
Sächsische......... 587000 „
Preußisch=Westphälische 471000 „
Hessische......... 254000 „
Lippesche .... 138000 „

Darunter sind	ausgeführt Stück.	auf dem Lager geblieben ult. 1838	
Osnabrücker weiße	14748	11942	Stück
" blaue	11455/2		
" bunte	12687/3		
Iburger	2298	1271	"
Hänfen	384	188	"
Tecklenburger	2391	515	"
	416/2		
Segeltuch	5015	1258	"
Schiertuch	2509	596	"
Cottong Bagging	7309	4176	"
Dielinger	1338	399	"
Meier und Weser	4592	6715	"
	1440/2	452/2	"
	15487/3	86/3	"
Bodenwerder	19962	2128	"
Stiegeleinen	29273	17501	"
Halblaken	12094	355	"
Flächsen, gelbe und greise	3303	817	"
Heeden	29245	17732	"
Bleichtuch	43428	7997	"
Köperleinen	805	3104	"
Packleinen, Danziger u. Königsberger	1402	1199	"
Coutils	292	320	"
Zusammen	231973	78751	"

2) Blei:

Bis zum Jahre 1820 belief sich der Werth des jährlich exportirten Bleis selten über 10000 Rthlr.; zwischen 1820 und 1832 betrug der Absatz an Harzblei durchschnittlich 1500 Ztr.; die Ausfuhr von Blei überhaupt im Jahre 1837: 9943, im Jahre 1838: 31437 Ztr. von 100 Pfd.

3) Eisen und Stahlwaren:

Von 1815 bis 1820 betrug der jährliche Durchschnittswerth der ausgeführten Eisen- und Stahlwaren etwa 110000 Rthlr.; ferner sind exportirt

	1837.	1838.
Eisen, altes	3448 Ztr.	2282 Ztr.
Eisenblech	508 »	851 »
Eisenwaren . . . für	70906 Rthlr. für	89175 Rthlr.
Öfen, Töpfe ꝛc.	4761 Ztr.	3829 Ztr.
Stangen-Eisen	45049 »	50445 »

4) Getreide:

Während der Jahre 1818 bis incl. 1820 wurde jährlich im Durchschnitt für 404000 Rthlr. Getreide ausgeführt; im Jahre 1837 nach Nordamerika von Bremen, Vegesack und Bremerhafen:

Weizen	6344 Last.	Gerste	60 Last.
Rocken	2867 »	Hafer	15 »

Sodann von Bremen während der Jahre:

	1837.	1838.
Buchweizen	$\frac{1}{4}$ Last	$10\frac{1}{5}$ Last
Bohnen	$105\frac{3}{4}$ »	$87\frac{1}{4}$ »
Erbsen	$159\frac{1}{8}$ »	$96\frac{3}{8}$ »
Gerste	247 »	308 »
Hafer	$426\frac{2}{5}$ »	$465\frac{1}{2}$ »
Linsen	$\frac{1}{2}$ »	für 259 Rthlr.
Malz	$35\frac{1}{2}$ »	$103\frac{3}{4}$ Last
Rocken	$2092\frac{1}{2}$ »	1377 »
Weizen	5245 »	$4173\frac{5}{8}$ »
Wicken	$\frac{3}{4}$ »	

5) Wolle wurde von 1818 bis 1820 für durchschnittlich 60500 Rthlr. ausgeführt; dann im Jahre 1837: 64317 Pfd., 1838: 46285 Pfd.

6) An Glas- und irdener Ware versandte Bremen von 1818 bis 1820 im Durchschnitt für 60680 Rthlr.; ferner

	1837.	1838.
Glas, Bouteillen	1,289412 Stück	1,085850 Stück
Glaswaren und alles übrige Glas für	141182 Rthlr.	151147 Rthlr.
Bruchglas od. Glasscherben	292724 Pfd.	315899 Pfd.

Aus den Ausfuhrlisten derjenigen Waren, welche von Bremen zu Wasser und zu Lande versandt sind (mithin ohne die Exporten von Vegesack und Bremerhafen) sind ferner folgende Gegenstände hervorzuheben:

	1837.	1838.
Amidam	379168 Pfd.	640720 Pfd.
Bleiweiß	83960 »	109296 »
Bremergrün	14022 »	19763 »
Bücher .... für	10276 Rthlr. für	9436 Rthlr.
Butter	441118 Pfd.	334511 Pfd.
Cichorien, trockne u. grüne ..	330797 »	355125 »
Essig, Bremer	180 Oxhoft	$457\frac{1}{3}$ Oxhoft
» fremder	365 »	$527\frac{5}{6}$ »
» Französischer	$33\frac{1}{3}$ Tiersj.	31 Tiersj.
Federn (Schreibfedern) ...	9,454500 Stück	13,318800 Stück
Flachs	310 Pfd.	17045 Pfd.
Fortepiani .... für	10950 Rthlr.	114 Stück
Garn (Leinengarn)	45609 Pfd.	59804 Pfd.
Glätte	23217 »	27279 »
Heede	63000 » für	175 Rthlr.
Holzwaren .... für	5123 Rthlr. für	8277 »
Eimer	4080 Stück	4061 Stück
Schaufeln	10629 »	13440 »
Spielzeug ...... für	5394 Rthlr. für	12759 Rthlr.
Honig	193318 Pfd.	39646 Pfd.

	1837.	1838.
Horn, Bock- u. Ziegenhörner	11667 Stück	20570 Stück
» Ochsen- u. Kuhhörner	80096 »	36200 »
Kalk	2748¾ Toner	4249 Tonnen
Käse	309617 Pfd.	288827 Pfd.
Knochen	3,314600 »	3,184742 »
Leder, gegerbtes	97219 »	149556 »
Leinen, Drell . . . . für	5507 Rthlr.	164 Packen.
» Schles., Sächs. u. feine; » Osnabr., Weser ꝛc.; » Segeltuch, Ravenstuch ꝛc.	für 3,114588 »	für 3,445000 Rthlr.
» Säcke, leere . . . für	29457 Rthlr.	für 43312 Rthlr.
Lohe	1,265605 Pfd.	1,767542 Pfd.
Lumpen	1,520062 »	1,826556 »
Baumwollenwaren . . . . für	83451 Rthlr.	für 241787 Rthlr.
Tuch, Casimir ꝛc. . . . . für	28267 »	für 42854 »
Mehl von Rocken	16391 Pfd.	11120 Pfd.
» » Weizen	676282 »	389041 »
Mettwürste	13764 »	14818 »
Mineralwasser	28114 Krüge	18640 Krüge
Mobilien . . . . für	23665 Rthlr.	für 34543 Rthlr.
Öl, Rüböl	132273 Pfd.	129668 Pfd.
Ölkuchen	2,891525 »	4,621741 »
Papier, Schreibp. aller Art für	12056 Rthlr.	11460 Rthlr.
» Druckp., Pappe ꝛc. für	12661 »	9931 »
Papierschnitzel	10568 Pfd.	27182 Pfd.
Pfeifen, irdene . . . . . . für	21214 Rthlr.	30418 Rthlr.
Rübsamen	406⅕ Last	211 Last
Salz, Quell-	555¾ »	724⅞ »
Schiefertafeln u. Griffel für	4902 Rthlr.	4306 Rthlr.

	1837.		1838.	
Schinken	645325	Pfd.	701539	Pfd.
Schmalz	51950	»	38715	»
Schwefel	37425	»	36719	»
Schweinsborsten	2927	»	263	»
Seife, braune Öl=	2031¾	Tonnen	2229⅛	Tonne
» in Stangen, Bremer .	218767	Pfd.	261244	Pfd.
» » » fremde . .	35661	»	73453	»
Senfsamen	7449	»	8137	»
Syrup, Bremer	210770	»	186956	»
» fremder	390851	»	500997	»
Speck	386368	»	977220	»
Steine, Dachpfannen	70800	Stück	49855	Stück
» Mauersteine u. Klinker	159675	»	82625	»
» Schiefer= u. Legesteine	68656	»	68823	»
Steingut, feines . . . . . für	15266	Rthlr.	15664	Rthlr.
» ordin. irden. . . für	9418	»	9422	»
Taback, in Bremen verarbeiteter	392752	Pfd.	459673	Pfd.
» auswärts verarbeiteter	25931	»	119355	»
» Zigarren . . . . . für	493697	Rthlr.	604236	Rthlr.
» Stengel	4,920810	Pfd.	4,967451	Pfd.
Tiegel, Schmelztiegel	201¼	Faß	127	Fässer
Vitriol	164672	Pfd.	137861	Pfd.
Wachholderbeeren	44968	»	38305	»
Wachs	69225	»	67171	»
Waid	28464	»	38085	»
Weiden, Korbweiden	2791	Bund	1337	Bund
Wein, Rheinwein	49¾	Ohm	10¼	Ohm
Zink	2337	Pfd.	1746	Pfd.
Zucker, raffin. u. Farin. Bremer	339026	»	386973	»
Zwetschen	38296	»	36782	»

In die Weser liefen für Bremen bestimmt ein:

Jahr.	Seeschiffe und Küstenfahrer.	Deklarirter Werth der seewärts angekommenen Ladungen. Thaler (Lšb'or.)	darunter waren aus den Vereinigten Staaten. Schiffe.	aus Südamerika. Schiffe.	aus Westindien. Schiffe.	aus dem mittelländischen Meere. Schiffe.
1786	478	—	5	—	—	12
1796	1521	—	—	—	—	—
1817	1342	pp. 14½ Mill.	40	4	26	—
1823	1126	9,638090	60	1	37	17
1824	935	7,344294	49	8	38	8
1825	954	9,111064	56	10	27	15
1826	848	9,277252	59	11	36	19
1827	894	10,330085	78	14	50	11
1828	1080	9,899411	88	14	44	18
1829	881	9,280498	65	15	45	14
1830	1334	11,592002	92	22	54	23
1831	1097	11,699716	83	21	63	19
1832	1116	13,323127	120	17	68	22
1833	1033	10,341817	77	19	52	24
1834	1006	11,968111	102	18	54	26
1835	1085	12,234048	90	18	57	20
1836	1179	11,698847	110	23	49	10
1837	1755	14,907650	135	16	46	13
1838	1765	16,000000	93	17	67	18

Unter den in vorstehender Tabelle bezeichneten Schiffen waren Hannoversche

Jahr.	große Seeschiffe.	Lastenzahl.	kleine Seeschiffe und Wattenfahrer.	Lastenzahl.	Total Schiffe.	Total Lasten à 4000 Ztr.	Bemannt mit
1826	30	2120	141	1725	171	3845	470
1827	23	1772	151	1974	174	3646	446
1828	38	3046	235	1764	273	5804	422
1829	34	2041	195	2283	229	4324	590
1830	68	4505	257	3703	325	8208	948
1831	63	3329	223	2491	286	5820	754
1832	36	2414	244	2742	280	5156	708
1833	15	1242	232	3128	285	4370	714
1834	23	1098	252	2495	255	3593	584
1835	38	1882	245	3100	283	4982	610
1836	41	—	231	—	272	4714	723
1837	70	—	205	—	275	4516	738
1838	76	—	204	—	280	4642	746

Die Theilnahme der Hannoverschen Flagge an dem Schifffahrts-Verkehre zu Bremen ist mithin sehr bedeutend, wovon zum Theil die Ursache ist, daß Ostfriesland und die Küsten der Provinz Bremen viele Landesprodukte, z. B. Butter, Käse, Getreide, Rappsamen, Häringe, dahin absetzen.

Man kann annehmen, daß etwa $1/3$ der Bremischen See-Einfuhren, seewärts wieder ausgeführt und über andere Länder Europas verbreitet wird, etwa $1/3$ geht per Axe ins innere

Deutschland, das letzte (und kleinste) ⅓ folgt dem Wasserwege der Ober-Weser. Auf diesem letzteren sind zu Berg befördert:

1800 in 166 Fahrten 14920 Last.
1810 » 68 » 6120 »

1826....300129 Zentner.	1832....517247 Zentner.
1827....313881 »	1833....450171 »
1828....375483 »	1834....434979 »
1829....367026 »	1835....429900 »
1830....496989 »	1836....374448 »
1831....466358 »	1837....522302 »

$183\frac{7}{8}$....366948 Zentner.

Die auf der Weser, Aller und Leine verführten aus dem Oberlande nach Bremen zu Schiffe gelangenden Güter bestehen hauptsächlich in: Amidam, Apothekerwaren, Bouteillen, Branntwein, Blei (Harz-), Bleiweiß, Borke, Braunstein, Zichorien, fabrizirt und Wurzeln, Zement, Koaks, Eisen, (Hannov. Stab- und Guß-), Eisenwaren, Farben, Fayence (Hannoversche), Getreide, Glas, Glätte, Haare (Kuh- und Schweinehaare), Häute, Heede, Holzwaren (Nürnberger und Sächsische), Holz (Stab-, Eichen- und Fichten, Dielen), Kalk, Knochen, Knicker, Krüge (thönerne), Leinen (für 3,300000 Rthlr., darunter Hannoversche für 1,219000 Rthlr.), Lohe, Mehl, Mineralwasser, Mauersteine, Mühlsteine, Obst (trocknes), Ölkuchen, Papier, Pfeifen-Erde (Hannoversche und Hessische), Pfeifen (thönerne), Pottlohe, Schiefersteine (Sollinger), Schiefertafeln und Schiefergriffel, Steine, auch wohl Steinkohlen und Steinkohlentheer (von Hannover), Stahl (Bergischer), Ziegel, Töpferwaren, Vitsbohnen, Wachholder, Wachs.

Der Antheil, welchen Münden an dem Verkehre auf der Ober-Weser genommen hat, erhellt aus nachstehender Übersicht:

Jahrgänge.	Zahl der zu Münden ausgestellten Manifeste.	Haben überhaupt an Brem. Gewicht geladen	Davon sind an Kaufmannsgütern verladen		An Holzflößen und darauf geladenen Gegenständen	Zahl der zu Münden mit Manifesten angekommenen Schiffe.	Haben in Münden an Gütern aller Art ausgeladen
			in Schiffen nach Bremen	in Schiffen, welche diesseits Bremen ausgeladen			
		Schiffpfund.	Schiffpfund.	Schiffpfund.	Schiffpfund.		Schiffpfund.
1825	270	61500	16807	4649	40044	139	35829
1826	259	63746	14333	4107	45305	105	32229
1827	288	76767	18856	5164	52747	111	34460
1828	284	81833	15040	4540	62252	102	40837
1829	232	80483	21093	4223	55166	87	39356
1830	262	85906	24092	4593	57220	121	66781
1831	305	78720	20148	9553	49019	108	54867
1832	296	75314	16618	5917	52777	119	57136
1833	291	75852	13612	5826	56412	131	50680
1834	282	72673	12644	5055	54974	141	42982
1835	289	76868	12186	5697	58984	123	45809
1836	317	80606	19355	8894	52357	110	36536
1837	293	78818	20327	5487	53003	126	53209
1838	264	68394	17231	8268	42894	118	46788

Im Jahre vom 1. Juni 17⁸⁵/₈₆ sind nach Münden auf der Weser gebracht (die Last Gut zu 36 Ztr. à 112 Pfd. gerechnet) 2756⅓ Last Speditions- und Kommissions-Güter und 1125 Last eigene Güter (Kaffee, Zucker, Taback, Wein). Der Exporthandel an Leinwand, Früchten, Ballast, Taback, trocknem Obst, Hülsenfrüchten, Steinen, Eisen, Stahl, Blech, Holz, Holzwaren u. s. w. ist für den nämlichen Zeitraum auf 5706 Last berechnet.

Die Stadt Münden hatte ehemals das Stapelrecht, und vermöge desselben die Befugniß, alle Waren, welche auf der Weser, Werra und Fulda dorthin gekommen waren, anzuhalten, und die Führer derselben zu zwingen, sie während 3 Tagen in der Stadt nach laufenden Marktpreisen feil zu bieten. Da dieses Stapelrecht nach den Bestimmungen, sowohl der Wiener-Kongreß- als der Weser-Schifffahrts-Akte, nicht länger ausgeübt werden durfte, so ist dasselbe durch die Verordnung vom 16. Februar 1824 ganz aufgehoben. Dagegen hat die Stadt die Befugniß behalten, verschiedene städtische Abgaben von der Schifffahrt, welche mit dem Stapelrechte in keinem wesentlichen Zusammenhange gestanden haben, auch ferner erheben zu dürfen. Diese Abgaben bestehen in dem Schlagtengelde für die Unterhaltung der Schlagten und ähnlicher Wasserbaue, in dem Schlagt-Dielengelde für die nämliche Unterhaltungslast und in dem Wagegelde für die Benutzung der Stadtwage. Die beiden ersten Abgaben haben zu verschiedenen Reklamationen und Verhandlungen Veranlassung gegeben, in deren Folge im Jahre 1830 ein neuer Tarif für das Schlagtengeld festgesetzt, und die polizeiliche Anordnung getroffen ist, daß zu Verhütung einer Beschädigung der städtischen Wasserbauwerke, die Durchführung der Holzflöße aus der Werra in die Weser, durch tüchtige mit der Örtlichkeit genau bekannte Mündener Schiffer besorgt werden muß.

Die gesammte Nieder= und Auffahrt auf der Ober=Weser betrug:

1800..	48130	Schifflasten.
1810..	28170	
$182\frac{6}{7}$..	84,713400	Pfund Bremer Gewicht.
$182\frac{7}{8}$..	84,831000	» » »
$182\frac{8}{9}$..	92,669700	» » »
$18\frac{29}{30}$..	93,293100	» » »
$18\frac{30}{31}$..	126,679500	» » (Getreide=Einfuhr).
$183\frac{1}{2}$..	100,235100	» Bremer Gewicht.
$183\frac{2}{3}$..	98,520900	» » »
$183\frac{3}{4}$..	95,899200	» » »
außer den zollfreien Gegenständen. $183\frac{4}{5}$..	97,580700	Pfd. Brem. Gewicht.
$183\frac{5}{6}$..	81,270600	» » »
$183\frac{6}{7}$..	95,045400	» » »
$183\frac{7}{8}$..	88,410600	» » »

Auch für das Herzogthum Oldenburg ist Bremen als Absatz=Ort eines großen Theils seiner Produkte sehr wichtig. Daselbst wurden aus dem Oldenburgischen eingeführt:

	1823	Waren	für	an Werth	205862	Rthlr.
	1824	»	» »	»	243880	»
	1825	»	» »	»	218148	»
	1826	»	» »	»	261040	»
	1827	»	» »	»	240541	»
	1828	»	» »	»	274960	»
	1829	»	» »	»	193535	»
	1830	»	» »	»	210245	»
(Zu Schiffe)	1831	»	» »	»	293850	»
» »	1832	»	» »	»	274487	»
» »	1833	»	» »	»	250822	»
» »	1834	»	» »	»	204891	»
» »	1835	»	» »	»	217022	»
» »	1836	»	» »	»	300927	»

Die wichtigsten Einfuhr-Artikel waren:

Butter	für	100	bis	150000	Rthlr.
Hafer	»	25	»	40000	»
Gerste	»	16	»	25000	»
Rappsaat	»	10	»	25000	»
Mauersteine	»	8	»	10000	»
Bohnen	»	7	»	10000	»

Eine ungefähre Angabe der zur Platz-Konsumtion aus dem benachbarten Hannoverschen, Oldenburgischen u. s. w. eingeführten erheblichsten Gegenstände wird einen Begriff von der Wichtigkeit geben, welche schon dadurch Bremen für seine Umgebungen hat:

Ochsen	2280	Stück,	werth	etwa	170000	Rthlr.
Kühe	600	»	»	»	30000	»
Kälber	11000	»	»	»	66000	»
Schafe, Hämmel, Lämmer	5500	»	»		16500	»
Schweine, fette	6000	»	»		90000	»
Gesalzenes und geräuchertes Fleisch, Schinken, Würste	110000	Pfd.	»		11000	»
Federvieh	80000	Stück,	»		28000	»
Butter	1,300000	Pfd.	»		162000	»
Käse	400000	»	»		10000	»
Weizenmehl	700000	»	»		28000	»
Rockenmehl	250000	»	»		7500	»
Graupen, Grütze	200000	»	»		6000	»
Weizen	900	Last,	»		90000	»
Rocken	1100	»	»		88000	»
Eier					2000	»
Gemüse, Obst					30000	»
Heu, Stroh, 10000 Fuder, werth					50000	»

Hafer, 1800 Last, werth . . . . 54000 Rthlr.
Torf . . . . .150000 »
Brennholz . . . . 12000 »
Baumaterialien . . . . 60000 »

Die Land=Verbindungen der Stadt Bremen sind, so weit die Beschaffenheit des Terrains es gestattet, ziemlich gut;

	Entfernung in deutsch. Meil.	1818. August.			1821. Januar.		
Nach Hamburg..	12	2½	ℛ	Ldr.	2⅓	ℛ	
„ Braunschw.	21	4½	„	Konv.=Mze.	2⅔	„	
„ Leipzig	45	8¼	„	„	7	„	
„ Dresden ...	58		—	—		—	—
„ Nordhausen.	30		—	—		—	—
„ Elbingerode.	28		—	—		—	—
„ Hannover..	13	3¾	ℛ	Konv.=Mze.	2	ℛ	
„ Münden ...	29	6½	„	„	4	„	
„ Frankf.a.M.	60	10¼	„	Karol.	7	„	
„ Gotha.....	41		—	—		—	—
„ Koburg....	79		—	—		—	—
„ Nürnberg ..	86	16¾	ℛ	Münze.	12	„	
„ Osnabrück..	15½		—	—	2	„	Konv.=Mze.
„ Detmold...	20		—	—		—	—
„ Minden ...	14		—	—	2	„	Konv.=Mze.
„ Bielefeld...	19		—	—	4½	„	„
„ Paderborn .	24		—	—		—	—
„ Münster...	22	4¾	ℛ	Konv.=Mze.	4½	ℛ	
„ Düsseldorf..	36	8½	„	„	7¼	„	
„ Elberfeld...	33	7¼	„	„	6¼	„	
„ Köln	41		—	—		—	—
„ Aurich.....	15½		—	—		—	—

die Hauptstraßen laufen in den Richtungen nach Harburg, Hannover und Osnabrück. Nicht ohne Interesse werden einige Notizen über die Landfrachten sein, welche in Bremen für 1 Pfd. schwer von 308 Pfd. bewilligt wurden:

1828. Januar.	1836. Januar.	1837. Januar.	1838. Januar.	1839. Januar.
2 ₰	1⅚ ₰	1⅚ ₰	1⅚ ₰	
2½ „ Kour.	2 „	2 „	1¾ „	1¾ ₰
6½ „	4½ „	4½ „ Kour.	4¾ „	4¾ „
9 ₰ K.=Mz.	— —	6 „	6¼ „	
— —	— —	3¾ „ „	3⅝ „	
— —	— —	3¼ „	3 „	
1¾ ₰ Kour.	1¼ ₰	1½ „	1¼ „	1¼ „
— —	— —	3¼ „ „	2¾ „	2½ „
6 ₰ Kour.	5¼ ₰	5¼ „	5½ „	5½ „
4½ „ „	— —	3¾ „	3¾ „	3½ „
— —	— —	6¼ ₰ Mze.	6 „	6 ₰ Rchs.=Mz.
9 ₰	6½ ₰	7 „	7 „	7 „ „
2½ „ Kour.	— —	1⅙ „	1¼ „	
— —	— —	3½ „ Kour.	3½ „	
2½ ₰ Kour.	2½ ₰	2¼ „	2½ „	
— —	— —	3¾ „ „	3¾ „	
— —	— —	4¾ „ „	4¾ „	
3¾ ₰ Kour.	3 ₰	2⅔ „	2⅔ „	
— —	4¾ „ Kour.	4½ „	4½ „	
4½ ₰ Kour.	4 „ „	3½ „	3¾ „	
5½ „ „	— —	4¾ „	4¾ „	
— —	— —	— —	3 „ Kour.	

Als die wichtigsten **fabrikationsmäßigen Betriebe** in der Stadt Bremen und deren Gebiete möchten zu bezeichnen sein:

1) Acht und siebenzig Tabacks- und Zigarren-Fabriken. Die Zigarren-Verfertigung soll allein etwa 8000 Menschen Unterhalt verleihen.
2) Sieben Fabriken, welche das s. g. Bremergrün liefern.
3) Neun Zuckerfabriken.
4) Eine Dampfmühle zu Burg und drei dergleichen im Entstehen begriffene.
5) Sechs Schiffbauereien in Bremen, Burg, Vegesack und Bremerhafen, von denen die Langeschen in Vegesack und Bremerhafen eines besonders ausgebreitet günstigen Rufs genießen.
6) Eine Bleiweißfabrik,
7) Eine große Zahl Chokoladefabriken.
8) Eine Fischbeinreißerei.
9) Eilf Leinen-Appretur-Anstalten.
10) Fünf Ölfabriken.
11) Sieben Seife- und Lichtefabriken.
12) Vier Stärkefabriken.
13) Funfzehn Lederfabriken.
14) Sieben Reepschlägereien.
15) Eilf Segel- und Kompaßmacher.
16) Eine Segeltuchfabrik.
17) An hundert Branntweinbrennereien.
18) Eine Anzahl Leinwandbleichen.
19) Acht Baumseidefabriken.
20) Zwei Baumwollgarn-Spinnereien.
21) Zwei Cementfabriken.
22) Drei Fournürfabriken.

Die Stadt Bremen ist auf beiden Seiten der Weser belegen, deren zwei nicht weit oberhalb bei Habenhausen entstandene

Arme (die große und kleine Weser) sich an dem Theile der Stadt, neben welchem der Hafen für Seeschiffe sich befindet, wieder vereinigen. Dadurch wurde die Anlage zweier Brücken (der großen und kleinen Weserbrücke) nothwendig, welche resp. von der Alt= und Neustadt nach der durch jene Arme gebildeten Insel (Kuhwerder) führen. Der Theil der kleinen Weser unterhalb der kleinen Brücke bis zum Zusammenflusse wird zum Lagern der von der Ober=Weser herkommenden Holzflöße benutzt, welche um dorthin zu gelangen, die sehr schwierige, mit besonderen Kosten verknüpfte Passage unter der großen Brücke durch machen müssen. Auch die zu der oberländischen Schifffahrt benutzten Fahrzeuge sind gezwungen diesen Weg zu nehmen, um, nachdem sie auch die kleine Brücke passirt sind, in ihren oberhalb derselben belegenen Hafen zu kommen; weil oben bei Habenhausen, aus der großen in die kleine Weser nicht zu gelangen ist. Obgleich nun die große Weserbrücke 12 Joche enthält, so ist davon doch nur eins (das erste am rechten Ufer) für die Durchfahrt frei=gelassen, indem die übrigen durch Schiffmühlen gesperrt sind. Dieser offene Bogen ist zwar 37 Fuß weit, allein seine Passage wird dadurch sehr erschwert, daß er hart am Ufer sich befindet und der Strom dort besonders rasch ist; auch können, bei einem Wasserstande von über 8 Fuß, die Schiffe diesen Bogen gar nicht mehr passiren. In solchem Falle muß mit großer Mühe eine der Schiffmühlen abgelegt werden, und die dadurch verur=sachten, 25 Rthlr. betragenden, Kosten mußte bis zum Jahre 1835 das betreffende Fahrzeug erlegen. Da ein Neubau der Brücke bevorsteht, so ist zu erwarten, daß nicht nur dieselbe höher gelegt wird, sondern daß auch an beiden Seiten und in der Mitte derselben breitere Joche zum Durchlegen der Schiffe frei bleiben. Unterhalb der Brücken wird das Ufer der Weser, rechts neben der Altstadt die Schlachte, links neben der Neustadt der Deich genannt; der zwischen diesen Quai's befindliche Theil der

Weser bildet den Hafen für Seeschiffe. Der Fluß erleidet hier eine so bedeutende Verengung, daß dessen lichte Weite in der Brücke auf 565 Fuß herabgeht; in der Gegend des Zusammenflusses der beiden Arme beträgt sie etwa 850 Fuß, eine Strecke mehr abwärts (bei St. Stephani) hat das Querprofil eine Breite von 747 Fuß. Diese Verengung, sowie andere weiter unten zu erwähnende Veränderungen, welche der Weserstrom erlitten hat, sind Veranlassung zu in neuerer Zeit stets bedrohlicher werdenden Überschwemmungen gewesen; welche bis auf 18 Fuß über dem 0 Punkte der Wassermarke (der Bezeichnung für niedrigst Wasser, etwa 17 bis 18 Fuß über dem Spiegel der Nordsee belegen) gestiegen sind, während 12 Fuß Höhe als mittler Wasserstand betrachtet wird. Die Tiefe unterhalb der großen Brücke ist 7 Fuß unter 0; bei diesem Wasserstande ist die Wasserkonsumtion in einer Sekunde 5000 Kubikfuß; 1000 Kubikfuß Zunahme erhöhen den Stand des Wassers um einen Fuß. Im Jahre 1836 hat man begonnen, die den Überströmungen am meisten ausgesetzten Straßen bis auf 15½, selbst bis auf 18 Fuß über 0 zu erhöhen; die Häuser werden hoffentlich nachfolgen.

Verfügungen*), die Häfen zu Bremen, Vegesack und Bremerhafen sowie das Fahrwasser betreffend, finden sich in den:

(Hafen und Weser bei Bremen) Verordnungen vom 1. Juli 1771, 3. Juni 1777, 5. Juni 1809, 10. Dezember 1817, 19. Juli 1819;

(Gegen die Beengung des Stroms durch Schiffe) Verordnungen vom 3. Juni 1777 und 19. Juli 1819;

---

*) Von den hier und auch in der Folge angeführten älteren Gesetzen sind höchst wahrscheinlich Manche ganz oder theilweise durch spätere abgeändert; da dies jedoch in den späteren Gesetzen leider fast niemals gesagt ist, so hat der Verfasser geglaubt, auch die nach seiner Ansicht nicht mehr in Kraft befindlichen Verordnungen anzeigen zu müssen.

(Holzflößen) Verordnungen vom 1. Juli 1771 und 5. Juni 1809;
(Tonnenlage innerhalb der Stadt) Verordnung vom 10. Dezember 1817;
(Ablegen der Schiffe bei Eisgang) Verordnung vom 17. November 1817;
(Fahrt der Fähre) Verordnung vom 7. April 1814;
(Hafenordnung zu Vegesack) Verordnungen vom 20. Juni 1807 und 26. März 1821.
(Hafenordn. zu Bremerhafen) Verordnung vom 18. Oktbr. 1830;
(Ankern der Schiffe auf der Unter-Weser) Verordnungen vom 11. Juni 1819, 13. Mai 1822, 3. Dezember 1832;
(Sicherung der Deiche und des Fahrwassers) Verordnungen vom 30. Novbr. 1728, 1. Juni 1814, 25. April 1824, 6. Mai 1833;
(Gegen die Verunreinigung der Weser) Verordnungen vom 26. Febr. 1659, 29. Mai 1681, 18. Juni 1697, 13. Dezbr. 1723, 4. Oktbr. 1728, 22. Novbr. 1747, 21. Mai 1827.

Als Einrichtungen und Vorschriften zum Besten des Handels sind zu bezeichnen:

1) Die Dampfschiff-Verbindungen. Bereits vor 20 Jahren wurde ein Versuch gemacht, die Oberweser mit Dampfbooten zu befahren, welcher jedoch, bei den damals noch verhältnißmäßig geringen Erfahrungen, welche man darüber in Deutschland hatte, mißlang. Die mangelhafte Beschaffenheit des Fahrwassers der Ober-Weser an vielen Stellen (welche z. B. die Strecke von Bremen nach Hoya bei dem oft anhaltenden hohen Wasserstande von 8 bis 11 Fuß kaum passirbar macht) und die nachtheilige Konkurrenz des Rheins, auf welchem auch hinsichtlich der Dampfschifffahrt bedeutende Anstrengungen gemacht wurden; trugen dazu bei, von Zeit zu Zeit das sehr Wünschenswerthe der Anschaffung von Dampfbooten zum Schleppen sowie zum Personen- und Güter-Transporte, fühlen zu lassen. Demungeachtet ließ erst im Jahre 1835 eine Aktiengesellschaft ein Dampfschiff, Friedrich

Wilhelm erbauen, welches Kondensations-Maschinen von 28 Zoll Zylinder-Durchmesser hatte, 152 Fuß lang, 60 Lasten groß war, und leer 22 Zoll tief ging. Dieses machte im März und April 1836 einige Probefahrten, die jedoch den gehegten Hoffnungen nicht entsprachen, angeblich weil die Maschine nicht Kraft genug hatte. Mit 1000 Zentner Ladung im eignen Raume und ein Schleppboot mit fast 1000 Zentner bis Nienburg nachführend, legte das Schiff den Weg von Bremen nach Münden in 57 Fahrstunden zurück; abwärts genügten 11 Stunden 40 Minuten. Die Passagierfahrt aufwärts bedurfte nur 33 Stunden. Der Kohlenverbrauch war einschließlich des Anschürens, 500 Pfd. per Stunde. Dieses Boot erhielt eine andere Bestimmung und seitdem sind auf der Ober-Weser neue ähnliche Versuche nicht gemacht, obgleich die Dampfschifffahrt auch für die Weser eine Nothwendigkeit geworden ist. Schwierigkeiten mancher Art sind freilich zu überwinden, wohin z. B. zu zählen ist, daß das Gefälle der Weser von Minden nach Bremen (auf 44 Stunden Entfernung) 110 Fuß beträgt, welches überdem sehr ungleich vertheilt ist; sowie daß die mittlere Geschwindigkeit der Weser bei Münden zu 5⅓ Fuß in der Sekunde ermittelt ist. Allein die Möglichkeit der Beschiffung der Ober-Weser mittelst geeigneter Dampfboote, ist durch Techniker nachgewiesen. Nach neueren Untersuchungen sinkt der Wasserstand nicht unter 1600 Kubikfuß; dabei ist die Strombreite durchschnittlich 300 Fuß und die mittlere Geschwindigkeit 2½ Fuß. Letztere zu 3 Fuß angenommen, ergibt sich eine Durchschnittstiefe von 2 Fuß 8 Zoll, welche ohne große Schwierigkeiten, für das Fahrwasser, zu vermehren sein wird, weil die 17 Stromstellen, wo dieses zu seicht ist, zusammen nur etwa 538 Ruthen lang sind, also auf einer Flußstrecke von 44 Stunden Länge nur eine halbe Stunde Länge ausmachen. Die Normalbreite im Preußischen Gebiete ist oberhalb der Werra zu 290 Fuß beim kleinsten Wasser von 3 Fuß

Tiefe, unterhalb der Werra zu 326 Fuß Breite im Wasserspiegel ermittelt. Preußen hat die (zum Theil bereits verwirklichte) Absicht, ein Fahrwasser von 3 Fuß Tiefe bei niedrigstem Wasser zu schaffen, welche Tiefe für halbe Ladung erforderlich ist; die Hannoverschen Strombauten bezwecken oberhalb Hameln nur eine Fahrbahn von 2 Fuß Wassertiefe.

Die Dampfboot-Verbindung zwischen Bremen, Vegesack und Bremerhafen ist bereits seit 1821 eingerichtet; im Jahre 1832 wurde sie mittelst zweier Boote, der Weser und dem Herzog von Cambridge, unterhalten. Vom Jahre 1834 bis 1837 befuhr das Dampfschiff Bremen diese Strecke, zu welchem auf kurze Zeit im Jahre 1835 ein kleines Englisches Boot (Expedition) von 20 Pferdekraft und 2 Fuß Tiefgang kam. Seit dem Jahre 1838 fährt ein auf dem Werft von Johann Lange in Grohn gebautes Dampfschiff zwischen jenen Orten und im Sommer auch nach Wangerooge und Nordernei. Außerdem ist noch ein einer Aktiengesellschaft gehöriges Dampfschiff vorhanden.

2) Regelmäßige Packetboot- und sonstige Schiffverbindungen, z. B. mit Häfen der vereinigten Staaten. (Börd-Ordnung vom 6. Januar 1717 mit Nachträgen vom 24. April 1733 und 20. Juni 1744.)

3) Fünf ältere See-Versicherungs-Gesellschaften, ein Verein von Privat-Assekuradeuren, und zwei neuere Assekuranz-Kompagnien; welche zusammen Assekuranzen schlossen:

1832	zum	Belaufe	von	10,200000	Rthlr.
1833	»	»	»	11,000000	»
1834	»	»	»	12,211000	»
1836	»	»	»	15,000000	»
1837	»	»	»	15,556741	»
1838	»	»	»	16,094319	»

Bestimmungen über Haverie enthalten die Verordnungen

11*

vom 26. Mai 1614 und 5. Dezember 1731; über die Pflichten der Assekuranz-Mäkler, die Verordnungen vom 4. Februar 1750 und 2. November 1818; über die Taxation der beschädigten Waren die Verordnung vom 11. Dezember 1795. Im Jahre 1836 haben 6 Versicherungs-Gesellschaften (die Assekuranz-Kompagnie, neue Assekuranz-Kompagnie, See-Assekuranz-Kompagnie, nautische Assekuranz-Kompagnie, der Versicherungs-Verein, der Verein von Privat-Assekuradeurs) Bedingungen veröffentlicht, welche dieselben ihren Versicherungen zum Grunde zu legen, überein gekommen sind.

Nicht ohne Interesse möchte folgende Übersicht der Assekuranz-Prämien gegen alle Gefahr, von und nach Bremen, während der letzten Jahre gezahlt, sein (auf Casco ¼ bis ½ Prozent mehr).

Hamburg	¾	bis	2	Prozent.
Tönning, Husum	1¼	»	3	»
Emden, Leer, Norden	1	»	2½	»
Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen	1¼	»	3	»
London, Hull, Newcastle	1	»	2	»
Bristol, Liverpool, Dublin	1½	»	4	»
Ostende, Calais, Havre, Rouen	1¼	»	3	»
Nantes, Rochelle, Bordeaux	1½	»	3	»
Bayonne, St. Sebastian, Bilbao	1½	»	3	»
Porto, Lissabon, St. Ubes	1¾	»	3	»
Cadix, St. Lucar, Sevilla	2	»	3½	»
Malaga, Alicante, Gibraltar	2¼	»	3¾	»
Cette, Marseille	2½	»	4	»
Genua, Livorno	2½	»	4	»
Messina, Gallipoli	2½	»	4	»
Zante, Venedig, Triest	3	»	5	»
Gothenburg, Kopenhagen	1½	»	5	»
Lübeck, Wismar, Rostock, Stettin	1¾	»	6	»

Danzig, Königsberg, Memel	2	bis	8	Prozent.
Stockholm, Libau, Windau	$2\frac{1}{2}$	»	8	»
Riga, Reval, St. Petersburg	$2\frac{1}{2}$	»	10	»
Bergen, Drontheim	$1\frac{1}{2}$	»	5	»
Archangel	$1\frac{1}{2}$	»	$2\frac{1}{2}$	»
Nordamerika	$1\frac{1}{2}$	»	3	»
St. Thomas, Portorico	$1\frac{1}{2}$	»	3	»
St. Domingo	$1\frac{3}{4}$	»	3	»
New Orleans, Havanna	2	»	4	»
Laguayra, Porto Cabello	2	»	$3\frac{1}{2}$	»
Vera=Cruz, Tampico	3	»	$4\frac{1}{2}$	»
Brasilien	$1\frac{3}{4}$	»	$3\frac{1}{2}$	»
Buenos=Ayres	$2\frac{3}{4}$	»	4	»
Valparaiso, Lima	4	»	$5\frac{1}{2}$	»
Ostindien	3	»	$5\frac{1}{2}$	»
Von einem Hafen der Ostsee zu einem Anderen	1	»	6	»

4) Die Handelskammer, jetzt als Vorstand der Kaufmannschaft zu betrachten, welche Funktion bisher das Kollegium der Altermänner mit wahrnahm.

5) Die Börse, deren Bau gegen das Ende des 17. Jahrhunderts begonnen wurde (Verordnung über die Börsenzeit vom 1. Februar 1816).

6) Im Jahre 1799 wurde eine Warenbank errichtet, mit einem aus Staatsbillets bestehenden Fonds von 1,000000 Rthlr., welche später wieder eingezogen sind. Gegen den Mißbrauch ihrer Scheine ist unter dem 21. Dezember 1807 eine Verordnung erlassen. Eine Diskonto=Kasse mit einem Fonds von 300000 Rthlr. ist 1817 ins Leben getreten, und hat im Jahre 1824 neue Gesetze erhalten. Außer diesem Stammkapitale, mit welchem sie Wechsel diskontirt, nimmt sie auch fremde Gelder auf kürzere oder längere Zeit an und benutzt solche zu gleichem Zwecke.

Durch Verordnung vom 22. Dezember 1814 wurde eine in feinem Silber begründete Girobank errichtet, welche nur ungemünztes Silber und zwar kein gröberes als zu 15 Loth 12 Grän die Mark verfeinert, annehmen sollte. Für jede eingelegte Kölnische Mark sollten 27 Mark 10 Schillinge gut geschrieben werden, während bei der Herausnahme die Kölnische Mark zu 27 Mark 12 Schilling gerechnet werden sollte.

7) Die Handlungsschule (eine Abtheilung der Hauptschule) mit 90 bis 100 Zöglingen; bei den Gegenständen des Unterrichts als vorzüglichsten Zweck verfolgend: dem Jüngling den größeren Gesichtspunkt zu öffnen, welcher dem dortigen zur Theilnahme an den staatsbürgerlichen Rechten berufenen Bürger stets vor Augen liegen muß (Verordnung vom 23. September 1817).

8) Die Konsulate fremder Staaten in Bremen (23) und die Bremischen (zum Theil Hanseatischen) Konsulate im Auslande (67). Die Pflichten der Letzteren bestimmt eine Verordnung vom 6. Januar 1817; die Befugnisse des Hanseatischen Konsuls in London, eine Verfügung vom 13. Mai 1816.

9) Die Bestimmungen wegen Fortschaffung der Auswanderer, namentlich vom 16. Juli und 1. Oktober 1832, 15. Juli 1833, 19. Juni und 15. September 1834, 22. Juni 1835, 15. Januar 1838.

10) Die Vorschriften über den Handel der Fremden, vom 11. August 1709, 12. November 1755, 11. Dezember 1795, 27. November 1813, 20. April 1829.

11) Die Erben- und Handfesten- (Hypotheken-) Ordnung vom 19. Dezember 1833.

12) Die Verordnungen wegen der Geld-, Wechsel-, Korn-, Waren-Makler von 1650, 1711, vom 21. März 1731, 4. Februar 1750, 11. Dezember 1795, 18. November 1796, 5. Januar 1801, 25. Mai 1818, 2. November 1818, 14. Juni 1819, 29. Dezember 1828, 16. März 1829, 1. März 1830.

13) Die Verordnungen über das Frachtfuhrwesen und die Fuhrleute, vom 11. Juni 1814, 7. Oktober 1816, 16. November 1818, 27. Dezember 1819, 5. November 1821, 7. Juni 1824, 9. Mai 1825, 30. August 1830, 6. September 1830; — (Taxe) 27. Mai 1746, 16. April 1834; — 22. September 1834, 2. November 1835.

14) Drei Güterbestätter für die Versendungen zu Lande (Verordnungen vom 7. Juni 1824 und 6. März 1834).

15) Sechs beeidigte Übersetzer.

16) Die Vorschriften über Wechselgeschäfte vom 22. März 1712, 10. Januar 1721, 1. September 1814, mit Abänderungen einzelner Bestimmungen, z. B. in den Verordnungen vom 11. Dezember 1795, 21. August 1815, 29. Januar 1816, 21. Januar 1828.

17) Die Schlacht-, Krahn- und Wupper-Ordnung, vom 12. Mai, mit Nachtrag vom 22. November 1747; ferner die diesen Gegenstand betreffenden Verordnungen vom 16. März und 2. Mai 1764, 7. April 1814, 1. Juni 1818, 19. Juli 1819, 29. Januar 1835.

18) Die Verordnungen über Maaß und Gewicht vom 16. Juli und 5. Oktober 1818.

19) Die gesetzlichen Vorschriften zur Verhütung der Waren-Verfälschung, z. B. in der Kundigen Rolle §. 58., 81., 82.

20) Die Verordnungen über den Häringshandel vom 27. September 1700, 9. Juli 1715, 7. Dezember 1763, 14. Februar 1817; — (Bremer Häringe) 6. August 1814, 14. Juni 1824;

21) Salzhandel, vom 21. August 1724;

22) Torfhandel, vom 17. März 1697, 12. Juli 1717, 29. Mai 1739, 5. Juni 1809, 7. April 1814, (Torfmaß) 12. Februar 1744, 19. Oktober 1829, 18. Januar 1830, 2. August 1830, 3. März 1831;

23) Steinkohlenhandel, vom 14. Juni 1837;

24) Holzhandel, vom 29. Mai 1739, (Holzreeper=Gebühr) 14. November 1816;

25) Kalkhandel (Kalkmeister), 16. August 1709;

26) Leinsamenhandel, vom 1. Mai 1715, 10. Januar 1731, 25. Mai 1735, 1. März 1737, 14. Februar 1817, 21. Oktober 1822, 29. April 1833;

27) Thran= und Theerhandel, vom 21. Jan. u. 21. Juni 1730, 17. Juli 1734, (Kochen) 20. Mai 1740, 28. Juli 1751, 7. April 1814, (Theerhaus) 22. November 1747, 30. Juli 1814, 19. November 1827, 10. Juli 1828, (Brand=Ordnungen) 1627, 5. August 1681, 18. Dezember 1716, 29. Mai 1729.

28) Das Reglement für die Korn= und Rothmesser vom 30. August 1747; (Kornhaus) 28. Dezember 1707, 10. Mai 1718, 6. Juli 1789, 11. Februar 1793, 19. Juli 1795, 8. Januar 1814, 17. April 1820, 31. Dezember 1821; (Kornhandel in Bremerhafen) 17. August 1832.

29) Die Stadtwage=Ordnung, vom 4. Dezember 1728, erneuert 2. März 1744, 6. April 1757, 29. April 1824.

30) Die Ausmiener=Ordnungen, vom 17. November 1638, 22. Juni 1721, vom 21. Januar 1750, 18. November 1796, 17. Oktober 1836; (Gerechtsame, z. B. gegen die Makler) 6. Dezember 1741, 11. Dezember 1795, 29. Dezember 1828.

31) Die gesetzlichen Bestimmungen in Beziehung auf das Fallitenwesen, vom 30. April 1620, 6. Januar 1707, 30. Dezember 1733; (Vorzug der Brautbriefe) 13. März 1754, (Vorzug der Seeschiffer für die Fracht) 16. Oktober 1820. Seit mehreren Jahren ist eine neue Falliten=Ordnung in kommissarischer Bearbeitung.

32) Das Gewerbsgericht (die s. g. Morgensprachen), Verordnungen vom 30. April 1766 und 26. Februar 1814. Ein Handelsgericht zu begründen ist in Antrag gebracht.

33) Die mit folgenden Staaten abgeschlossenen Handels- und Schifffahrts-Verträge:

mit England über den Häringshandel am 17. Oktober 1731;
mit Preußen am 26. August 1709;
mit Frankreich 1716;
mit Buenos-Ayres und Montevideo am 23. Oktober 1815;
mit den übrigen Weser-Uferstaaten wegen der Weserschifffahrt am 10. September 1823 und 21. Dezember 1825;
mit Hannover, Separat-Konvention wegen der Weserschifffahrt am 9. September 1823;
desgleichen mit Preußen am 10. September 1823;
mit Großbritannien und Irland unter dem 29. Septbr. 1825;
mit Hannover, verschiedene Handels- und Schifffahrts-Verhältnisse, namentlich die Anlage von Bremerhafen betreffend, unter dem 11. Januar 1827 und am 18. August 1827;
mit Brasilien am 17. November 1827;
mit den vereinigten Staaten von Nordamerika am 20. Dezember 1827 und 4. Juni 1828;
mit Preußen am 4. Oktober 1828;
mit Hannover über eine gemeinschaftliche Quarantaine-Anstalt, am 31. Oktober 1828;
mit Hannover wegen der Verbindung zwischen Vegesack und Bremerhafen, am 20. Dezember 1828;
mit Hayti unter dem 20. Februar 1829;
mit Mexico 1828;
mit Venezuela am 27. Mai 1837.

Vorschriften und Einrichtungen zur Beförderung und Sicherung der Schifffahrt.

1) Die Schiffs-Ordnung und das Seerecht der Hansestädte vom 26. Mai 1614, die Verordnungen vom 30. Dezember 1687, 5. Dezember 1731, 15. Mai 1805; (Grönländische Schifffahrt) 2. Januar 1733 und 15. Mai 1805; (Nationalität) 5. Juni 1806, 14. November 1806, 23. April 1821, 6. Oktober 1823, 23. Mai 1825; und die im Jahre 1838 erlassenen Verordnungen, nach welchen sowohl Kapitains und Steuerleute, die auf Bremischen Schiffen fahren wollen, auf Bremer Gebiet wohnen müssen; als auch alle Schiffe, die unter Bremer Flagge fahren wollen, auf Bremer Gebiet gebaut sein müssen.

2) Die gesetzlichen Bestimmungen über Bergungssachen, namentlich vom 26. Mai 1614 und 29. Mai 1834.

3) Beleuchtungs-Anstalten, Betonnung, Bebaakung; wovon weiter unten bei der Beschreibung des Fahrwassers die Rede sein wird.

4) Die Hannover und Bremen gemeinschaftliche Quarantaine-Anstalt zu Bremerhafen (Lehe), eingerichtet durch Verordnung vom 31. Oktober 1828.

5) Die Bestimmungen hinsichtlich des Lootsenwesens in den Reglements von 1710, 1724, und in den Verordnungen von 1781, (Bremerhafen) 29. August 1832, (zwischen Bremen und Vegesack) 30. März 1835.

6) Die Verfügungen in Beziehung auf die Leichterschiffer vom 7. April 1814, 19. Juli 1819, 13. Mai 1822, 22. März 1824 (letztere betrifft die Erfordernisse zur Betreibung ihres Gewerbes nach den Bestimmungen der Weserschifffahrts-Akte).

7) Die Vorschriften hinsichtlich der Eichenschiffer und Kahnführer, namentlich das Gesetz vom 16. April 1697, das Reglement vom 10. Januar 1749, die Verordnung vom 25. Dezember 1805, die Frachttabelle vom 7. April 1815. Sehr nöthig

dürften Verfügungen sein, durch welche den jetzt sehr häufigen Veruntreuungen während der Fahrt zwischen Bremen und Bremerhafen wirksam gesteuert wird.

8) Die wegen der oberländischen Schifffahrt getroffenen Bestimmungen vom 4. September 1661, 26. Oktober 1723, 12. Februar 1751, in der Weserschifffahrts=Akte und deren Nachträgen, 1. Juni und Juli 1814, 25. April 1824, 19. Juli 1819, 10. Mai 1821, 13. Mai 1822, 3. Oktober 1825.

9) Die im Jahre 1825 gestiftete Navigations=Schule, dazu bestimmt, den der Seefahrt sich widmenden Jünglingen den nöthigen theoretischen Unterricht zu ertheilen; zugleich Prüfungs=Behörde für die antretenden Steuerleute (Verordnung vom 7. Juli 1828).

10) Die Verordnungen über den Seedienst, z. B. vom 5. April 1700 (das Verbot der Matrosenwerbung für Fremde enthaltend); ferner (allgemeine Pflichten der Schiffer und Matrosen) vom 26. Mai 1614, 30. Dezember 1687, 5. Dezember 1731, 2. Januar 1733; (Musterung des Schiffvolks) 15. Mai 1805; (Verantwortlichkeit des Schiffers für Schaden und Diebstahl) 16. April 1697, 10. Januar 1749, 11. Februar 1761; (Verbindlichkeit des Rheders aus den Handlungen des Schiffers) 9. Januar 1832; (Löschungszeit, Liegetage) 6. Januar 1717, 14. April 1733, 16. März 1764, 2. Mai 1764, 29. Oktober 1821; (Seepässe) 5. Juni 1806, 16. Juni 1806, 6. Oktober 1823, 23. Mai 1825, 25. April 1833; (Gerichtsstand) 15. Mai 1805; (Erlaubniß zur Betreibung des Schiffergewerbes) 22. März 1824; (Sicherung der Frachtgelder) 16. Oktober 1820; (Frachten, Portcharges, Löschung) 29. Oktober 1821; (Journalführung) 5. Dezember 1731; (Zeugniß über die Größe des Schiffs) 27. Dezember 1805; (Namen des Schiffs) 6. Oktober 1823; (Schaden durch Anrennen) 26. Mai 1614.

11) Das Haus Seefahrt, eine zur Unterstützung dürftiger

Seefahrenden, bereits im Jahre 1535 (mit der Inschrift: Navigare necesse est, vivere non necesse est) errichtete Stiftung, deren Tendenz und Wirksamkeit nicht genug zu loben sind. Nach der Verordnung vom 15. Mai 1805 erhalten die Seefahrts-Armen die gegen Schiffer und Matrosen erkannten Geldstrafen und Lohn-Abzüge. Die Gesetze dieser Anstalt sind unter dem 19. März 1819 revidirt und außer 18 Wohnungen und Pensionen, vertheilt sie jährlich im Durchschnitt an 300 Personen 3500 bis 4000 Rthlr.

12) Das Witwenhaus zu Vegesack, für Witwen und Waisen verunglückter Seeleute bestimmt.

13) Die Schiffs- und Assekuranz-Makler; Verordnungen vom 11. Dezember 1795, 2. November 1818, 14. Juni 1819, 10. September 1821, 8. Juni 1829, 14. Juli 1834.

14) Der Wasserschout; Verordnungen vom 10. April 1802, 18. Juli 1803, 17. Mai 1804, 15. Mai 1805, 22. November 1813, 3. Juli 1837.

Zollwesen, Schifffahrts-, Hafen-Abgaben.

Seit mehreren Jahrhunderten erhob die Stadt Bremen von einkommenden und abgehenden Waren und Schiffen verschiedene Abgaben unter den Namen: Accise-, Convoye-, Tonnen-, Schlagt-, Faß-, Boden-Geld.

Im Jahre 1824, durch Gesetz vom 16. August, trat eine einfachere Zoll-Erhebung an die Stelle der Waren-Abgaben, wonach z. B. für alle seewärts eingehenden Güter ½ Prozent des Werths, für alle zu Wasser oder Land ausgeführte Güter (mit Ausnahme der zur Spedition deklarirten) ⅓ Prozent des Werths entrichtet werden mußte. Abänderungen und nähere Bestimmungen enthält die Verordnung vom 12. Juni 1826. Durch Gesetz vom 30. Dezember 1830 wurde für den Zeitraum von 3 Jahren der Eingangszoll auf ¾ Prozent erhöht.

Die jetzt in Kraft befindliche Zoll- oder Accise-Verordnung ist vom 28. Dezember 1836 und bestimmt namentlich:

§. 3. Nur handlungstreibende Bürger besitzen das Recht, zur Verzollung oder zur Spedition zu deklariren (auf Bürger-Eid).

§. 7. Die Transito-Abgabe beträgt 4 Grote vom Brutto-Zentner (ermäßigt hinsichtlich einzeln bezeichneter Waren).

§. 11. Die Transitogüter (Speditionsgüter werden als solche nur in erster Hand anerkannt) dürfen nur 6 Monate lang in Bremen verbleiben, für die letzte Hälfte dieser Zeit wird aufs Neue 1 Grote per Zentner erlegt.

§. 19. Der Eingangs-Abgabe sind alle über See die Weser aufwärts kommende Waren unterworfen, solche mögen zu Wasser oder Lande nach Bremen gelangen, wenn deren Einfuhr in die Stadt, die Vorstädte oder das Gebiet Statt findet. Ausgenommen davon sind die zur Wieder-Ausfuhr bestimmten, in Vegesack oder Bremerhafen auf das abgabenfreie Lager genommenen Güter.

§. 20. Der Ausgangs-Abgabe unterliegen alle zu Wasser oder Lande von Bremen ausgeführte Waren, außer Speditionsgüter und unverarbeitete edele Metalle.

§. 21. Die Eingangs-Abgabe besteht in ⅔ Prozent des auf Bürger-Eid angegebenen Werths, welchen die Waren nach Zurechnung der Unkosten haben; die Ausgangs-Abgabe beträgt ⅓ Prozent.

Eine Verordnung, auch vom 28. Dezember 1836, bestimmt über die Anwendung des Zollgesetzes auf Vegesack und Bremerhafen, und verleiht namentlich bis auf Weiteres denjenigen dortigen Einwohnern, welche den Huldigungs-Eid geleistet haben, die Deklarations- und Verzollungs-Befugniß.

Anstatt des aufgehobenen Tonnen-, Baaken- u. s. w. Geldes

wird eine Seeschifffahrts-Abgabe bezahlt. Die Verordnung vom 12. Juni 1826 bestimmt deshalb, daß

1) alle nicht durch besondere Vereinbarungen begünstigte fremde Schiffer, welche an Bremen oder dessen Gebiet Güter seewärts anbringen, 1½ Grote für das Schiffpfund zu entrichten haben; daß
2) in Ballast eingekommene Schiffer, wenn sie Güter exporportiren, eine gleiche Abgabe erlegen;
3) die einheimischen und denselben vertragmäßig gleichstehenden fremden Schiffer ¾ Grote für das Schiffpfund zahlen.

Die Lootsen-Abgaben finden sich weiter unten bezeichnet.

Die Hafen-Abgaben sind durch Verordnung vom 31. Dezember 1838 für Bremerhafen, durch Verfügungen vom 26. März 1821 und 3. April 1826 für Vegesack festgesetzt. Frühere Bestimmungen hinsichtlich der Hafengelder zu Bremerhafen sind aus den Jahren 1830, 1833, 1834, 1836; das jetzt geltende Gesetz enthält Folgendes:

Für das Aus- und Eingehen der Schiffe durch die Schleuse und den Aufenthalt im Hafen bis zu zwei Monaten, haben zu erlegen:

	in den Monaten Jan., Febr., März, Apr., Sept., Oktbr., Novbr. u. Dezbr.	in den Monaten Mai, Juni, Juli u. August.
Schiffe von 400 Last und darüber	60 ℔ — Gr.	50 ℔ — Gr.
» unter 400 » bis 350 Last	54 » — »	45 » — »
» » 350 » » 300 »	48 » — »	40 » — »
» » 300 » » 250 »	42 » — »	35 » — »
» » 250 » » 200 »	36 » — »	30 » — »
» » 200 » » 150 »	30 » — »	25 » — »
» » 150 » » 120 »	24 » — »	20 » — »
» » 120 » » 100 »	21 » — »	17 » 36 »
» » 100 » » 80 »	17 » — »	14 » — »

	in den Monaten Jan., Febr., März, Apr., Sept., Oktbr., Novbr. u. Dezbr.		in den Monaten Mai, Juni, Juli u. August.	
Schiffe unter 80 bis 60 Last	14 ₰	— Gr.	12 ₰	— Gr.
» » 60 » 50 »	10 »	— »	8 »	— »
» » 50 » 40 »	8 »	— »	6 »	36 »
» » 40 » 30 »	6 »	— »	5 »	— »
» » 30 » 25 »	3 »	42 »	3 »	— »
» » 25 » 20 »	3 »	— »	2 »	36 »
» » 20 » 15 »	2 »	29 »	2 »	— »
» » 15 » 10 »	1 »	58 »	1 »	36 »
» » 10 Last	1 »	14 »	1 »	— »
Holzflöße, in sofern deren Zulassung erlaubt wird, zahlen für jedes Floß	2 »	29 »	2 »	— »

Flußschiffe, welche von Weserplätzen, d. h. bis zum Horumer Syhl an der Jahde und bis zum Dorumer Tief am rechten Weser-Ufer einschließlich, resp. abgefertigt oder dahin vom Hafen aus bestimmt sind, und nur in den Hafen legen, um Güter aus den Seeschiffen zu empfangen oder denselben zuzubringen, sind von Erlegung des Hafengeldes befreit, und erlegen nur, wenn sie in Bremerhafen Güter ans Land setzen oder vom Lande empfangen, statt des Hafengeldes ein Lastengeld, welches, wenn die angebrachten oder empfangenen Güter unter oder bis zu Einer Last betragen, mit sechs Groten, und für jede mehr angebrachte oder empfangene Last Güter mit sechs Groten mehr, während der Monate Mai, Juni, Juli und August, während der übrigen acht Monate aber mit einer Erhöhung dieser Tarifsätze um ein Fünftheil entrichtet wird. Um der Nachwägung der Güter nicht zu bedürfen, wird der Ausmittelung des Gewichts die Normal-Gewichts-Tabelle der Weser-Schifffahrts-Akte zum Grunde gelegt.

Wenn jedoch Schiffe, welche nur dieses Lastengeld entrichtet

haben, länger als acht Tage nach Ankunft im Hafen verweilen wollen, so haben sie für den auf deren Ablauf folgenden Monat ein Liegegeld von 2½ Rthlr. und für jeden folgenden Monat von 1 Rthlr. zu bezahlen.

Wenn Schiffe länger als zwei Monate im Hafen liegen, zahlen dieselben für jeden folgenden Monat, wobei der angebrochene Monat für voll zu rechnen:

	in den Monaten Jan., Febr., März, Apr., Sept., Oktbr., Novbr. u. Dezbr.	in den Monaten Mai, Juni, Juli u. August.
Schiffe von 400 Last u. darüber	7 ₰ 36 Gr.	6 ₰ 18 Gr.
» unter 400 » bis 350 Last	6 » 54 »	5 » 54 »
» » 350 » » 300 »	6 » — »	5 » — »
» » 300 » » 250 »	5 » 29 »	4 » 36 »
» » 250 » » 200 »	4 » 14 »	3 » 36 »
» » 200 » » 100 »	3 » — »	2 » 36 »
» » 100 » » 60 »	1 » 58 »	1 » 36 »
» » 60 »	1 » 14 »	1 » — »

Die Last wird für die gewöhnliche Rockenlast zu viertausend Pfund, die Kommerzlast für 1½ Last, drei Amerikanische oder Englische Register-Tonnen werden für 2 Last gerechnet.

Der Besitz des Hafenorts Vegesack hatte zwar vor Anlage von Bremerhafen mehr Wichtigkeit für Bremen als jetzt, indem dort der größte Theil der Schiffe blieb, welche wegen ihres Tiefganges an Bremen nicht kommen konnten; während jetzt der Hafen von fremden größeren Schiffen vornehmlich nur um dort zu überwintern, oder das Überladen in andere Fahrzeuge zu erleichtern, besucht wird. Allein noch jetzt ist Vegesack, theils wegen seiner Lage an der Stelle wo die Lessum in die Weser mündet, theils als Zwischenstation für die Leichterschiffe (deren sich dort im Winter oft 60 bis 80 aufhalten); theils wegen der großen Menge von für Schifffahrt und Schiffbau unentbehr-

lichen Personen, welche dort wohnen, ein bedeutender Platz. Auch besitzt der Ort außerdem einige fabrikmäßige Betriebe, z. B. eine Eisengießerei, einige Bierbrauereien und Branntweinbrennereien. —

Über die im Vegesacker Hafen einlaufenden Schiffe werden Verzeichnisse nicht geführt; daselbst überwinterten folgende Seeschiffe:

$18\frac{33}{34}$	28	von	2070	Last
$18\frac{34}{35}$	24	»	2320	»
$18\frac{35}{36}$	22	»	1784	»
$18\frac{36}{37}$	21	»	1305	»
$18\frac{37}{38}$	20	»	1005	»

Die Benutzung des Hafens auch zu diesem Zwecke scheint im Abnehmen begriffen, aber Vegesack dürfte reichlichen Ersatz dafür finden, wenn der Umbau der Bremer Brücke und die bessere Konstruktion der oberländischen Fahrzeuge, wahrscheinlich sehr bald, diese Schiffe ihm zuführt.

Von Bremerhafen wird weiter unten gehandelt, allein zur Vollständigkeit einer Übersicht des Weserhandels gehören noch einige Angaben über die Häfen am linken Oldenburgischen Ufer.

Außer einer Anzahl kleiner Syhle, besitzt das Herzogthum Oldenburg am linken Weser-Ufer, wenn man die Richtung stromabwärts verfolgt, an für Handel und Schifffahrt wichtigeren Plätzen: Ochtum, unweit der Mündung der Ochtum in die Weser, die Stedinger Syhle zu Weserdeich und Dreisielen; ferner: Eßfleth, Braake, Großensyhl und Fedderwardersyhl. Alle zu Wasser eingeführten Gegenstände (im Allgemeinen aus Artikeln bestehend, welche unter den Bremer Importen genannt sind) gelangen über diese Plätze in das Herzogthum; dessen Exporten wasserwärts zum Theil gleichfalls den Weg über dieselben nehmen, was Beides ohne Zweifel in bei weitem größerem Umfange geschehen wird, wenn die beabsichtigten Chausseebauten

(von Delmenhorst nach Ochtum und von Oldenburg über Huntebrück, Elsfleth und Braake mit einem Nebenarme nach Ovelgönne, oder von Oldenburg über Großenmoor nach Ovelgönne, mit einem Seitenarme nach Braake) vollendet und die letztere nördlich bis in die Spitze des Budjadingerlandes, südlich von Huntebrück über Berne bis Delmenhorst ausgedehnt sind. Für Oldenburg, welches durch die Hunte eine Wasserverbindung mit der Weser, auch einen Hafen hat (in welchen 18$\frac{3}{3}\frac{6}{7}$ 793 Schiffe von 1 bis 36 Last Trächtigkeit, zusammen 7146 Last haltend, einliefen) würde die Begradigung der Hunte unterhalb, sowie die bereits früher beabsichtigte Schiffbarmachung derselben oberhalb bei Wildeshausen, und eine Kanal-Verbindung der Hunte mit der Jahde, große Vortheile darbieten.

Die Oldenburgische Rhederei ist nicht unbedeutend, und die Gesammtzahl der größeren Seeschiffe kann auf 80 von ungefähr 4000 Lasten Tragfähigkeit angenommen werden. Im Jahre 1838 kamen beispielsweise: nach Amsterdam 30 Oldenburgische Schiffe von 10 bis 24 Kommerzlast, nach Antwerpen 55 von 26 bis 40 Kommerzlast, nach Bordeaux 10 von 30 bis 60 Lasten, nach Bremen 682, nach Kronstadt 4, nach Hamburg 99 von 1480 Kommerzlast, nach Hull 39 von 15 bis 4 Kommerzlast, nach Liebau 5, Ostende 6, Windau 120 von 18 bis 37 Kommerzlast; durch den Sund 59, von Triest 1.

Zu den Exporten wasserwärts liefern die Marschen, nämlich das Budjadingerland, das Stadland und die Marschvoigteien nördlich, das Stedingerland südlich vom Hunteflusse, vornehmlich: Rappsaat, Bohnen, Gerste, Weizen, Butter, Käse, Talg, Häute, Mauersteine, Dachziegel, Lumpen. Von der Geest, vorzüglich dem Ammerlande und den Ämtern Bockhorn und Varel kommen: Bau- und Brennholz (Krummholz besonders aus der Gegend von Delmenhorst), Lohe, Honig, Wachs, Leinen, Wolle, Speck, Schinken, Branntwein. Die Versendungen geschehen meistentheils

nach Bremen (häufig durch Vermittlung der Kahnschiffer), außerdem aber auch nach England, Holland, Norwegen, der Ostsee u. s. w.

Hinsichtlich der einzelnen Häfen und Syhle ist Folgendes zu bemerken:

1) Ochtum dient als Ladungs- und Lösch-Platz hauptsächlich für die Stadt Delmenhorst, und wenn die beabsichtigte Chaussee von Ochtum nach Delmenhorst erst fertig sein wird, so wird dadurch die bequemste Verbindung einerseits mit Syke, Hannover u. s. w. und andererseits auch mit Wildeshausen u. s. w. eröffnet werden.

2) Die Uferbewohner im Amte Berne (Stedingerland) besitzen etwa 20 Seeschiffe von 30 bis 90 Last, und auf den daselbst befindlichen 4 größeren Schiffswerften sind seit 1827 eine bedeutende Anzahl Seeschiffe gebaut. Im Jahre 1836 haben die Schiffer im Stedingerlande eine Witwen- und Waisen-Versorgungs-Gesellschaft errichtet, auch besteht daselbst seit mehreren Jahren ein Schiffer-Kompakt zur gegenseitigen Versicherung der Seeschiffe.

3) Elsfleth am Ausflusse der Hunte in die Weser, welches einen harten Verlust durch Aufhebung des bis 1820 daselbst bestandenen Zolls erlitt, hat, mit Hülfe der in jener Zeit gesammelten Kapitale, in den letzten Jahren sich bedeutend gehoben. Es besitzt jetzt etwa 40 Seeschiffer, welche mit ihren Fahrzeugen von 30 bis 90 Last Größe, theils für Rechnung dortiger Kaufleute, theils für Bremer Rechnung fahren, wobei ihnen zu Statten kommt, daß Bremen selbst verhältnißmäßig wenig kleinere Seeschiffe hat. In und bei Elsfleth sind: 3 Schiffswerften, welche binnen den letzten 12 Jahren 30 Schiffe bis zu 110 Last Größe bauten; mehrere Holzhandlungen, Bierbrauereien, Reepschlägereien, Ziegelbrennereien, Kalkbrennereien. Ein eigentlicher Hafen ist nicht vorhanden, jedoch ist durch eine Reihe Duc d'Alben

12*

am Rande der Weser für ein bequemes und sicheres Anlegen der Schiffe gesorgt; auch können nur mit Hülfe hoher Fluth und günstigen Windes, Schiffe von 12 Fuß Tiefgang dorthin gelangen; gewöhnlich findet man Schiffe, welche 8 bis 10 Fuß tief gehen.

Einrichtungen für Handel und Schifffahrt sind: die Navigationsschule, eine öffentliche Wage, eine Schiffer-Witwencasse, und ein Schiffer-Kompakt, wie bereits erwähnt, auch eine Lootsen-Gesellschaft.

4) Braake, obgleich Freihafen seit 1834, hat sich von dem durch die Anlage Bremerhafens erlittenen Verluste von etwa 4/5 seines Verkehrs, welcher namentlich in starker Spedition für Bremen bestand, noch bei weitem nicht erholen können. Es besitzt zwar gleichfalls eine Anzahl Schiffe, welche für Bremen Fracht fahren, sendet auch einige Fahrzeuge für eigne Rechnung mit Getreide, Krummholz, Wachs u. s. w. nach England, Norwegen, der Ostsee, und schickt ein Schiff auf den Wallfischfang nach Grönland; hat aber wegen fehlender Kapitale, sehr unzureichender Chaussee-Verbindungen und mangelnden Sinns für größere Unternehmungen, bis jetzt diejenige Stelle im Weserverkehr nicht eingenommen, wozu seine Lage es berechtigt. Braake besitzt den großen Vortheil, daß die Oberweser-Fahrzeuge (namentlich wenn ihre Bauart verbessert würde) bis dahin, aber nicht füglich weiter gelangen können; während die Fahrt aufwärts bis dahin, Seeschiffen von nicht mehr als 14 Fuß Tiefgang, bei jeder mittelhohen Fluth gestattet ist. Selbst Schiffe, 18 bis 20 Fuß tief gehend, können bis Braake aufsegeln, wenn der Wind günstig ist und die Fluth so hoch läuft, daß sie auf der vor Golzwarden liegenden Platte nicht fest gerathen. Diese Sandbank, sowie die Versandung oberhalb bei Hammelwarden sind der Schifffahrt sehr hinderlich. Auf den in Braake befindlichen beiden größeren Werften sind während der letzten 12 Jahre 10 Schiffe gebaut; sonstige fabrikmäßige Betriebe, außer einer

Wollenweberei und Zeugdruckerei, sind nicht vorhanden. Der gut eingerichtete innere Hafen hat für etwa 48 größere Seeschiffe Raum, eine doppelte Reihe Duc d'Alben und Schlengen bilden einen bequemen Anlegeplatz für Schiffe, und ein vorhandener Krahn erleichtert ihre Entladung, welche jedoch größtentheils von Bord zu Bord zu geschehen pflegt.

Die Zahl der in Braake angekommenen Seeschiffe betrug:

1822 .. 310, 1833 .. 259, 1834 .. 192,
1836 .. 128, 1837 .. 148, 1838 .. 156.

Einrichtungen für Handel und Schifffahrt sind: mehrere Consulate, eine Lootsen-Gesellschaft, ein Stromgericht (Reglement für die Schifffahrts-Polizei auf der Nieder-Weser vom 1. Mai 1821), Wasserschout, Hafenmeister, Strand- und Hafen-Wache, Schiff- und Waren-Makler (Instruktion vom 22. Januar 1836); das Hafen-Reglement ist vom 30. November 1803; fernere Bestimmungen über die Braaker Hafen-Anstalt und die Weserschifffahrt finden sich in der Gesetz-Sammlung Bd. I., S. 145, 151, 179; II., 143; III., 52 fg.

5) Großensiel, reichlich 2 Meilen unterhalb Braake, hat aus gleichen Ursachen verloren, indem sein zweckmäßig eingerichteter kleiner Hafen früher viel mehr als jetzt zur Lichtung und Beladung der Schiffe, welche wegen ihres Tiefgangs nicht nach Braake, Vegesack, Bremen gelangen konnten, benutzt wurde. Doch findet auch jetzt noch einiger Export von Landesprodukten über diesen Platz Statt, z. B. von jährlich etwa 700 bis 800 Last Getreide.

6) Der Fedderwarder Hafen, in der nördlichsten Spitze des Budjadingerlandes oder des linken Weser-Ufers belegen, ist im Jahre 1824 eröffnet, und sollte damals durch einen Kanal mit der Jahde bei Großwührden verbunden werden. Bei ordinair Hochwasser befinden sich in demselben wenigstens 16 Fuß Wasser, und er dient, seiner vortheilhaften Lage wegen, nicht selten als

Nothhafen für die nach der Weser oder Elbe bestimmten Schiffe; auch ist ein Oberlootse daselbst angestellt, und eine Lootsen-Gesellschaft eingerichtet, welche einen Lootsenkutter auslegt. — —

Von den Hannoverschen Flüssen, welche in die Unter-Weser sich ergießen, sind hier noch die Wümme (Lessum am Ausflusse genannt), von Rothenburg durch das Amt Ottersberg und neben Lilienthal vorbei nach dem Bremischen Orte Burg fließend, und die Hamme zu nennen, welche, aus dem Amte Osterholz kommend, oberhalb Burg in die Wümme fällt; sodann die Geeste, von welcher weiter unten die Rede sein wird. Auf den ersteren Flüssen und vermittelst eines umfassenden Systems kleiner Kanäle (Schiffsgraben) welche damit in Verbindung stehen (z. B. der Senkenfahrt, dem Kuhgraben) bringen aus den bedeutenden westlichen Moorkolonien des Herzogthums Bremen, theils die Produzenten in kleinen Moorkähnen, theils Aufkäufer mit größeren Schiffen, sogenannten Torfböcken, den Torf nach Bremen.

Dies ist ein sehr wichtiger Erwerbszweig, denn die Stadt und ihr Gebiet empfängt jährlich auf diese Weise etwa 30000 Hunt (à 560 Kubikfuß) zu einem Werthe von ungefähr 150000 ℋ. Andere Hannoversche Produkte, welche daselbst Absatz finden, sind Holz (1834 über 2100 zweispännige Fuder), Kälber (12004 Stück à 10 bis 14 Rthlr.), 95000 Stück Federvieh, 10548 Fuder Heu und Stroh, 2261 Ochsen; Weizenmehl, Rocken, Buchweizen, Wild u. s. w.

An der Lessum, derjenigen Flußstrecke von Burg bis zum Ausflusse in die Weser, sind zu Burg und Vegesack im Bremischen, sowie zu St. Magnus im Hannoverschen, bedeutende Schiffsbauereien; die daselbst gebaueten Schiffe zeichnen sich nicht allein hinsichtlich ihrer gefälligen Form und Dauerhaftigkeit, sondern auch wegen des Schnellsegelns besonders aus.

Auf dem Geesteflusse ist der Verkehr von geringem Belange

und erstreckt sich nur auf den Absatz von Brennholz und Torf, sowie von etwas Krummholz, aus dem Amtsbezirke Bederkesa nach Bremerhafen.

Der gesammte Handels= und Schifffahrts=Verkehr an der Unter=Weser von Ronnebeck bis Dorumer Tief (im Lande Wursten) beschränkt sich auf die Ausfuhr inländischer Produkte nach Bremen oder Bremerhafen, und auf die Einfuhr ausländischer Produkte von Bremen und Hamburg, von welchem letzteren Handelsplatze hauptsächlich die Bewohner des Norderlandes Wursten ihre ausländischen Bedürfnisse beziehen. Ferner ist erheblich die s. g. Kahnschifffahrt auf der Strecke zwischen Bremen und Bremerhafen, welche von Bremer, Hannoverschen und Oldenburgischen Schiffern getrieben wird, woran die Wurster Schiffer indessen nur in so weit Theil nehmen, als diese Kahnschifffahrt sich auf das Land Wursten bezieht, indem sie sich sonst noch mit dem Muschel= (Schill=) Fang (zum Kalkbrennen bestimmt) auf den an der Wesermündung liegenden Wurster Watten beschäftigen. Die Wurster Schiffer behaupten allein das Recht zu diesem Muschelfang auf den genannten immer mehr abnehmenden Watten, wogegen sie nach altem Herkommen verpflichtet sein sollen, den Einwohnern des Landes Wursten und der Stadt Stade die benöthigte Quantität Muscheln zum Kalkbrennen gegen einen bestimmten Preis zu liefern, im Übrigen aber damit frei im Inlande und Auslande handeln dürfen.

Zwischen Rekum und Lehe ist Sandstedt, wegen der Ausfuhr von Landesprodukten und der Einfuhr von Bremer Waren, am wichtigsten; zwischen Lehe und der Wesermündung Wremen, nach dem Lande Wursten Hamburger Güter bringend und Landesprodukte exportirend. Auch auf den Kappeler und Dorumer Syhltiefen findet mittelst der gleichnamigen Schleusen Exportation Statt.

Von der größten Wichtigkeit für den Handel sowohl der

Stadt Bremen als für den westlichen Theil der Provinz Bremen ist die im Jahre 1827 begonnene, im Jahre 1830 vollendete Anlage des Bremerhafens, wozu, unter Vorbehalt einiger Hoheitsrechte, die Hannoversche Regierung zusammengenommen 357 Kalenberger Morgen am rechten Ufer der Geeste bei deren Einflusse in die Weser, der freien Hansestadt Bremen abtrat.

Diese Hafen-Anlage dürfte für Bremens Handel um so erwünschter erscheinen, da nicht allein die Weser bis nach Deedesdorf durch den herabströmenden Treibsand immer mehr versandet und daher für den großen Schifffahrts-Verkehr bis nach dem Oldenburgischen steuerfreien Hafen-Orte Braake oder nach Großensiel, im Oldenburgischen, ungeeigneter wird, sondern zugleich durch die Benutzung derselben die Gefahren und Nachtheile vermieden werden können, denen die bei Braake und Großensiel, auf dem Strome vor Anker liegenden großen Schiffe ausgesetzt sind. Nicht zu vermeiden ist freilich gewesen, daß Bremen zu Führung seiner Geschäfte nicht nur vermittelnder Speditionskomtoire, sondern auch einer ganzen Flotte von vermittelnden Kähnen bedarf, und daß das Budjet durch Bremerhafen eine neue lästige Ausgabe-Position erhalten hat. Wie sehr wohl berechnet übrigens auf das Bedürfniß diese Anlage war, erhellet aus der raschen Vergrößerung des Orts, indem derselbe 1831 nur 13, Anfangs 1838 bereits 184 Wohngebäude und 13 Packhäuser mit einer Bevölkerung von 1200 Seelen zählte, wiewohl hierbei zu berücksichtigen ist, daß die seit einigen Jahren eingetretenen Auswanderungen nach Amerika (im Jahre 1834 wurden von der Weser in 115 Schiffen 13086 Auswanderer, 1837 in 172 Schiffen 14087 Passagiere expedirt, im Jahre 1838 in 102 Schiffen 9312 Personen) viel zu dem schnellen Emporkommen des für die Umgegend immer mehr einen günstigen Einfluß äußernden Hafen-Orts beigetragen haben. Bremerhafen besitzt:

a) einen Vorhafen, 800 Fuß lang und 130 Fuß breit;
b) eine Schleuse mit Fächerthüren, wodurch bei einem Gefälle des Wassers nach Außen die Schiffe zu jeder Zeit aus- und einfahren können. Die Breite der Eingänge beträgt 40 Fuß, und es ist das zwischen den Schleusenthüren befindliche Bassin 240 Fuß lang und 86 Fuß breit; und
c) einen Binnenhafen, 2600 Fuß lang und 220 Fuß breit.

Dieses ist der eigentliche Hafen, in welchem, außer den zum Löschen und Laden benöthigten Kähnen und sonstigen kleinen Fahrzeugen, 70 Seeschiffe bequem liegen können.

In diesem Binnenhafen ist der gewöhnliche Wasserstand 15 Fuß; in dem Vorhafen richtet sich derselbe nach der Ebbe und Fluth, welche letztere hier sowie überhaupt in der Unter-Weser, bei gewöhnlichem Wetter, 10 bis 12 Fuß steigt.

Außer diesen eigentlichen Hafenwerken findet man zu Bremerhafen am rechten Ufer der Geeste drei Schiffswerften und ein Bassin (dry Dock) zur Erbauung neuer und Reparatur alter Schiffe. Westwärts von der Schleuse, am Weserdeiche, steht das in den Jahren 1830 bis 1833 massiv erbauete Hannoversche Fort Wilhelm. Bremerhafen besitzt Chaussee-Verbindungen sowohl mit Bremen als mit Kuxhaven.

In Bremerhafen sind eingelaufen Schiffe:	1830	1831	1832	1833	1834	1835	1836	1837	1838
Bremische	12	39	81	86	119	132	178	189	182
Hannoversche	—	7	11	4	19	31	60	144	144
Oldenburgische	1	—	5	4	5	18	48	29	29
Hamburgische	—	1	1	2	4	5	9	10	17
Lübeckische	—	3	—	—	—	2	1	2	3
Mecklenburgische	—	1	1	1	2	—	3	2	2
Rostockische	—	—	—	—	—	—	—	2	—
Preußische	—	2	1	1	2	2	13	11	2
Österreichische	—	—	—	—	—	2	—	2	—
Dänische	—	4	3	5	9	17	21	18	13
Schwedische und Norwegische	—	2	2	3	7	9	14	22	15
Holländische	—	3	1	5	12	11	8	15	15
Belgische	—	—	—	1	1	—	—	—	—
Englische	1	6	19	5	11	13	10	17	18
Russische	—	1	3	2	2	7	5	3	9
Französische	—	3	15	5	1	6	4	1	10
Spanische	—	1	2	7	6	3	7	6	12
Neapolitanische	—	—	—	—	2	—	1	—	1
Amerikanische (verein. Staaten)	4	22	25	9	46	26	27	22	21
Kolumbische	—	—	—	—	—	—	1	—	1
Total	18	95	170	140	248	284	410	495	497

Auch an dem linken Hannoverschen Geeste-Ufer sind Bauten begonnen, welche das Anlegen von Schiffen daselbst gestatten.

Beschaffenheit des Fahrwassers vom Ausflusse der Weser bis Bremen.

Vor der Mündung der Weser liegen leider fast noch mehr Sandbänke als vor der Elbe, jedoch ist im Allgemeinen die Einfahrt in dieselbe nicht gefährlicher. Die Nordplate theilt das ausströmende Wasser, welches zum Theil nordöstlich elbwärts sich wendet (Norderweser), theils eine nordwestliche Richtung nehmend, oberhalb Wangerooge mit dem aus dem Jahdebusen fließenden Wasser sich vermischt. An diesem Punkte wird die Einfahrt in den westlichen Arm (das Haupt-Fahrwasser) rechts durch die Schlüsseltonne, links durch die weiße Tonne № 1. bezeichnet, von wo ab aufwärts, bereits seit dem 12. Jahrhundert, allenthalben zur Rechten schwarze, zur Linken weiße Tonnen liegen. Während der Dunkelheit dient der Leuchtthurm auf Wangerooge (Drehfeuer mit minutenlangen Zwischenräumen, 63¼ Fuß über Hochwasser), südwestlich liegend, zur Leitung. Wenn man aufwärts die westliche Mündung der Weser verfolgt, so findet man ungefähr an der Stelle, wo die östliche Ausmündung sich davon trennt, das Bremer Leucht- oder Signalschiff und segelt dann bis zur s. g. rothen Tonne, zwischen den Sandbänken, Mellum und hohe Weg rechts, Knecht Sand, Teglers Plate und Wurster Watten links, hin, auf welchem Wege man auch ein Lootsschiff antreffen wird.

Von der rothen Tonne ab schränken die sich näher tretenden Ufer und mehrere Sände das Fahrwasser ein, dessen Tiefe edoch bis Bremerhafen mindestens zwei Faden bei niedrigem Wasser beträgt, mithin bei ordinair Hochwasser etwa 21 bis 22 Fuß.

Das bis Geestendorf an dem Hannoverschen Ufer befindliche

Fahrwasser wendet sich dann, auf die Luneplatte stoßend, dem linken Strom-Ufer zu, woselbst es, eine kurze Verwerfung bei Sandstedt abgerechnet, bis Elsfleth bleibt. Nach den bereits oben erwähnten Tiefen können bis Braake Schiffe von 450 Last à 4000 Pfd. Größe unbeladen, von 250 Last beladen kommen; bis Elsfleth, Rekum, Farge, Fahrzeuge von 200 Last unbeladen, von 100 Last beladen; bis Vegesack, wo wenigstens 9 bis 10 Fuß Wasser vorhanden sind, Schiffe von 130 Last, leer, von 80 Last beladen; von da nach Bremen ist die geringste Tiefe gewöhnlich 6 bis 7 Fuß. Aus dem Vorenthaltenen geht hervor, daß der Weserstrom auch auf seinem untern Theile der Schifffahrt nicht günstig ist. Die vielen Untiefen desselben und der häufige Wechsel des Wassers vom höchsten zum niedrigsten Stande, machen die Schifffahrt gefährlich und unterbrechen sie auf manchen Theilen zuweilen gänzlich. Wenngleich, wie bereits bei der Elbe erwähnt worden, die meisten Flüsse Europa's mit jedem Jahre ein höheres Bett bekommen, so ist die Zunahme doch wohl bei wenigen so schnell als bei der Weser bis nach Deedesdorf. So wird z. B. bei 12 Fuß Tiefe der jetzt noch vortreffliche Ankerplatz vor Rekum wahrscheinlich demnächst versanden, da das hohe Sand-Ufer zwischen Flethe und Neu-Ronnebeck und von Farge bis hinter Rekum im starken Abbruche ist. Von Deedesdorf abwärts erhöht sich das Flußbett zwar nicht, jedoch hat das Fahrwasser vom Bremer Tiefe seewärts in den letzten zehn Jahren sich immer mehr nach Nordosten versetzt.

Daß die unleugbare Verschlechterung des Fahrwassers ihren Grund in partieller Erhöhung des Flußbettes haben müsse, geht namentlich aus dem Resultate der von Seiten Bremens angeordneten, im Jahre 1836 beendigten Untersuchung einer Kommission Sachverständiger hervor; welche nachweisen, daß die Masse des zufließenden Wassers in neuerer Zeit eine bedeutende

Vermehrung erlitten hat. Nach Untersuchungen in der Umgegend von Hameln vorgenommen, beträgt der Wasserschatz des Weserstroms zwischen 2985 und 3300 Kalenberger Kubikfuß in der Sekunde. Erhöhung des Flußbettes, Vermehrung und Beschleunigung des Wasserzuflusses und Beengung des Flusses sind als Ursachen der immer drohender gewordenen Überströmungen bezeichnet.

Die Hafenzeit oder die Zeit der vollen Fluth (Hochwasser) an den Tagen des Neu- und Vollmondes ist

bei Wangerooge....12 Uhr (?) nach Whewell
bei der Schlüsseltonne 11 Uhr 30 M. die ord. Fluth steigt u. fällt 12 Fß.
bei dem Leuchtschiffe 12 » — » » » » » » » 12 »
am Bremerhafen .. 1 » 45 » » » » » » » 9½ »
zu Braake .... 3 » — » » » » » » » 7 »
zu Vegesack .... 4 » 15 » » » » » » » 3½ »
zu Bremen .... 6 »

Die Fluth erreicht Bremen nur ausnahmsweise, weshalb z. B. Fischerboote nur mit günstigem Winde hingelangen können; kann jedoch bei Stürmen aus West bis Nordwest, die auch den Deichen des rechten Weser-Ufers am gefährlichsten sind, daselbst sogar ein Steigen des Wassers von 3 bis 5 Fuß bewirken: gewöhnlich verliert sie sich am Einflusse der Lessum. Die mittlere Geschwindigkeit des Stromes bei Bremen ist in der Sekunde z. B. bei einem Wasserstande von 2 Fuß an der Brücke etwa 2 Fuß, bei 12 Fuß Wasserstand 4 Fuß, bei 18 Fuß Wasserstand 7 Fuß 4,4 Zoll.

Die Verbindungen Bremens mit der Ober-Weser leiden gleichfalls an großen bereits oben angedeuteten Gebrechen. Schon Anschwellungen des Wassers über 8 Fuß der Bremer Wassermarke, hindern häufig die Fahrt; stromabwärts wegen der großen Geschwindigkeit des Wassers, stroman weil dann der Leinpfad größtentheils nicht mehr frei ist.

Wie bereits erwähnt ist, dient zur Erleichterung und Sicherung der Schifffahrt vor der Mündung der Weser das Leuchtfeuer auf Wangerooge, ein Bremer Leuchtschiff liegt am Ausflusse der Weser, und das Fahrwasser derselben ist durch Tonnen und Backen bezeichnet. Die derartigen Anstalten auf dem Flusse werden von Seiten der Stadt Bremen eingerichtet und erhalten, welche dagegen die Schifffahrts-Abgaben auch allein erhebt und bezieht. Eine Hannoversche Verordnung gegen das Ballast-Auswerfen vor oder in dem Fahrwasser ist vom 13. Dezember 1723, erneuert den 4. Oktober 1833.

Das Lootsenwesen ist gehörig organisirt und wird betrieben:

a) von der Hannoverschen Lootsengesellschaft zu Gestendorf, durch 1 Oberlootsen, 10 Lootsen und 10 Lootsenknechte mit 2 Lootsenkuttern (ihre Artikel sind durch Verordnung vom 10. Juli 1795 bestätigt); und der Bremer Lootsengesellschaft zu Bremerhafen durch 1 Oberlootsen, 10 Lootsen, 10 Lootsenknechte und 2 Lootsenkuttern gemeinschaftlich (Reglement von 1724, Verordnung von 1781; für Bremerhafen Instruktion vom 29. August 1832; zwischen Bremen und Vegesack vom 30. März 1835) und

b) von der Lootsengesellschaft zu Fedderwarden im Oldenburgischen durch 1 Oberlootsen, 10 Lootsen, 10 Lootsenknechte mit 2 Lootsenkuttern (Lootsen-Ordnung vom 25. Mai 1776);

so daß zur Ausführung desselben auf der Unter-Weser überhaupt 3 Oberlootsen nebst 30 Lootsen und 30 Lootsenknechten mit 6 Lootsenkuttern vorhanden sind.

Aus der Taxe für die Hansestadt-Bremische Seelootsen-Gesellschaft zu Bremerhafen wird beispielsweise Folgendes mitgetheilt:

I. Für aufkommende Schiffe jeder Art, ohne Unterschied der Bauart, wird an Lootsengeld in Golde bezahlt:

A. Während der Sommermonate vom 16. April bis zum 15. September incl. für jeden Fuß Bremer Maß, den das Schiff tief geht, z. B.:

aus der See bis nach Bremerhafen....2 Rthlr. 3 Grote
aus der See bis nach Zweiburg.......2 » 10 »
aus der See bis nach Braake........2 » 18 »

B. Im Frühling und Herbst vom 16. Februar bis 15. April und vom 16. September bis 15. November incl. werden an Lootsengeldern bezahlt, z. B.:

aus der See bis nach Bremerhafen....2 Rthlr. 15 Grote
aus der See bis nach Zweiburg.......2 » 24 »
aus der See bis nach Braake.........2 » 33 »

C. In den eigentlichen Wintermonaten vom 16. November bis 15. Februar incl. wird die unter A. angeführte Taxe um ein Drittel erhöhet, und demnach für jeden Fuß Bremer Maß an Lootsengeld bezahlt:

aus der See bis nach Bremerhafen....2 Rthlr. 52 Grote
aus der See bis nach Zweiburg.......2 » $61\frac{1}{3}$ »
aus der See bis nach Braake........3 » — »

II. Für niedergehende Schiffe wird an Lootsengeld ebenfalls in Golde bezahlt, für jeden Fuß Bremer Maß, den das Schiff tief geht:

A. Während der Sommermonate vom 16. April bis 15. September incl., z. B.:

von Bremerhafen bis zur ersten Tonne..1 Rthlr. 12 Grote
» » » » Bremer Baake — » 39 »

B. Im Frühling und Herbst vom 1. März bis zum 15. April und vom 16. September bis 31. Oktober wird obige Taxe um die Hälfte erhöhet, und wird alsdann an Lootsengeld bezahlt, z. B.:

von Bremerhafen bis zur ersten Tonne..1 Rthlr. 54 Grote
» » » » Bremer Baake — » $58\frac{1}{2}$ »

C. In den eigentlichen Wintermonaten November, Dezember, Januar und Februar wird das Doppelte der obigen unter A. angeführten Taxe erlegt, z. B.:

von Bremerhafen bis zur ersten Tonne..	2 Rthlr.	24	Grote
» » » » Bremer Baake	1 »	6	»

D. Für die Belootsung eines Schiffes nach der Elbe oder Eyder wird ohne Rücksicht auf die Größe desselben bezahlt:

a) in den Sommermonaten vom 16. April bis 15. September nach der Elbe 18 Rthlr., nach der Eyder 24 Rthlr.;

b) in den übrigen Monaten vom 16. September bis 15. April nach der Elbe 36 Rthlr., nach der Eider 42 Rthlr.

Von Bremen bis Vegesack wird an Lootsengeld entrichtet:

für ein lediges Schiff....................	1 Rthlr.	—	Grote
für beladene Schiffe nach der Elbe, Eyder und Ostfriesland gehend.................	1 »	36	»
für dergleichen kleinere....................	1 »	18	»
für größere in der Fahrt nach Holland......	2 »	36	»

Aufkommende Schiffe gleichermaßen.

Die Polizei auf der Unter-Weser wird zwar im Allgemeinen auf dem rechten Stromgebiete, mithin auch vor dem Bremerhafen und auf dessen Rhede, von Seiten Hannovers, und auf dem linken Stromgebiete von Seiten Oldenburgs gehandhabt, jedoch werden die Angelegenheiten in Beziehung auf die Quarantaine von Hannover und Bremen gemeinschaftlich einerseits, und von Oldenburg anderseits besorgt.

Vielleicht ließe sich zur Vervollständigung der Leher Quarantaine, die Oldenburg gehörige dicht oberhalb Bremerhafen belegene Luneplatte benutzen, indem der zwischen dem rechten Ufer und dieser Insel befindliche Fluß-Arm bei 14 bis 15 Fuß Wassertiefe zum Quarantaine-Hafen sich wohl einrichten ließe, womit eine Reinigungs-Anstalt auf der Luneplatte verbunden werden könnte.

3) Die Schifffahrts- und Handels-Verhältnisse der Ems und ihrer Nebenflüsse.

Die Ems (mit den Hannoverschen Plätzen Lingen, Meppen, Papenburg, Halte, Leer, Emden), unweit Paderborn in einem Bruche der Senne entspringend, im Preußischen Wahrendorf, Telgte, Greven und Rheine berührend, wird bei Greven, 4 Meilen über die Hannoversche Grenze hinaus, schiffbar; sie hat ein Stromgebiet von 244 □Meilen Flächengehalt. In dieselbe ergießen sich die aus dem Osnabrückischen kommende Aa (Hopster Aa), ½ Meile südlich von Lingen; die Haase, welche aus dem Amte Grönenberg kommend, Osnabrück, Bramsche, Quackenbrück und Haselünne vorbeifließt und bei Meppen mit der Ems sich vereinigt; die Leda bei Leerort in die Ems fallend mit ihren beiden Armen, der Sagelter Ems, die am Huimling entspringt und der Basseler Ems (Jümme), deren Quellen im Oldenburgischen Amte Kloppenburg sind. Die Ems hat vom Preußisch-Münsterschen Kanale bis zur Hannoverschen Grenze (auf einer Strecke von 5290 rheinld. Ruthen Länge) ein Gefälle von 67,89 Fuß; von der Grenze bis Lingen (9650 Ruthen lang) ein Gefälle von 24,40 Fuß; von Lingen (72 Fuß über der Meeresfläche) bis zum Einflusse der Hase bei Meppen (8600 Ruthen) 23,63 Fuß; von der Hasemündung bis Heederfähre (18700 Ruthen, dem ungefähren Grenzpunkte der Ebbe und Fluth) 26,56 Fuß; von da bis Halte (6200 Ruthen) 4,43 Fuß: mithin von der Grenze bis Halte (43150 Ruthen) ein Gefälle von 79 Fuß. Die Ems ist zwischen Halte und Rhede eingedeicht, bis zu letzterem Orte gehen in der Regel Ebbe und Fluth. Bei Halte steigt und fällt das Wasser regelmäßig noch 5 Fuß; die Flußschifffahrt beginnt eigentlich bei Leer und wird auf der Ober-Ems bis nach Rheine (dem ersten Preußischen Orte) mit etwa 40 s. g. Pünten (Hannoverschen Schiffen

ohne Verdeck, aus Haaren, Amts Meppen) betrieben, die bei bestem Wasserstande 8 bis 9 schwere Lasten laden können, und dann etwa 3 Fuß tief gehen. Bei halber Ladung bedürfen sie 2½ Fuß Wasser, und bei einem Wasserstande von 14 Zoll können sie nicht mehr als 2 Last laden. Sie sind 42 bis 45 Fuß lang, 12 Fuß breit und gehen leer 12 Zoll tief. Sie erhalten Fracht: von Halte nach Lingen, bei hohem Wasserstande per Last 5 Fl. Holl., bei Mittelwasser 7 bis 8 Fl., bei niedrigstem 10 bis 12 Fl.; bis Rheine bei hohem Wasser 2 Fl., bei Mittelwasser 3 Fl. mehr. — Seit etwa zwei Jahren befindet sich auch eine von Nordhorn über Land herbeigebrachte kleine bedeckte Schüte auf der Ems, welche zwischen Emden und Lingen fährt, nach welchem ersteren Orte die Pünten sich nicht gerne wagen. Diese Schüte ist 42 Fuß lang, unten 6 oben 8 Fuß breit, geht ohne Ladung 6 Zoll, mit 5 Getreidelasten als voller Ladung 2½ Fuß tief. Sehr zu wünschen ist, daß die Emsschiffer bei künftig anzuschaffenden Fahrzeugen diese Schüte zum Muster nehmen, oder mindestens ihren Pünten einige Vervollkommnung angedeihen lassen, z. B. durch Anbringung eines Verdecks.

Die seichtesten Stellen in der Ems sind beim Heeder Kreuz, gleich unterhalb Steinbild, und dann bis Meppen aufwärts fast alle Viertelstunde. An diesen Orten findet sich bei einem Wasserstande von 2 Fuß 8 Zoll unter 0 in Meppen (ein sehr gewöhnlicher Stand) nur 13 bis 14 Zoll Wasser. Die Pünten werden von 2 bis 3 Mann geführt, und sind zwischen Leer und Lingen 3 bis 4 Tage unterweges. Sie machen jährlich 5 bis 6 Reisen, bringen stromabwärts vorzüglich Rocken, Buchweizen, Honig, Wachs, Wolle, Gußeisen, geschnittenes Eichenholz, Hohlglas, Bleiweiß, Zichorien, Leinkuchen, Linnen, Branntwein, Schinken, Speck, Steinkalk, Steine; außerdem geht thalwärts Holz in Flößen von je 800 bis 1000 Kubikfuß (jährlich 130

bis 140). Stromaufwärts wird versandt, z. B. Hafer, Gerste, Bohnen, Weizen, Rappsamen, Rappskuchen, Kolonialwaren, Öl, Thran, Stangen-Eisen, Blech, Blei, Butter, Käse, geschnittenes Fichtenholz, Fensterglas, Hanf, Häringe, Leinsamen, Wein, Sprict.

Zur Verbesserung des Fahrwassers der Ems haben, mit einem Kosten-Aufwande von mehr als einer Million Thaler, bedeutende Arbeiten Statt gefunden, auf einer Strecke von 40000 Rheinländische Ruthen Länge von der Preußischen Grenze bis Halte; namentlich ist ein 6850 Ruthen langer Kanal mit 6 Schleusen (breit im Boden 32 Fuß, im Wasserspiegel 52 Fuß, Wassertiefe 5 Fuß Rheinländisch) zwischen Lingen und Meppen neben dem rechten Ems-Ufer hinlaufend, und eine kleine halbe Stunde von Meppen in die Haase mündend, angelegt. Über den Kanal gehen an verschiedenen Stellen 10 Fahrbrücken, neben demselben hin, läuft ein zugleich als Leinpfad dienender Fahrweg; die Ufer sind zum Theil mit Nadelholz besetzt, auch versuchsweise Schwemmwiesen angelegt. Die Ems war, bevor die Arbeiten zu ihrer Korrektion geschahen, oberhalb Meppen so seicht, daß nur bei hohem Wasserstande einigermaßen stark beladene Pünten darauf gehen konnten. Sie ist deshalb durch das Wehr zwischen Listrup und Mehringen 9 Fuß 6 Zoll aufgestaut, welche Aufstauung allmälig bis zur Grenze hin sich verläuft. Beim Hanecken ist ein zweites Wehr, dessen Aufstau 9 Fuß 3 Zoll beträgt, und bei Mehringen aufwärts noch eine Erhöhung des Wasserstandes von 18 Zoll bewirkt. Durch das Aufstauen ist die Erhöhung vieler Uferstrecken nöthig geworden, und eine Menge guter Wiesen sind dadurch entstanden. Außer dem Kanale ist mit keiner der vielen Krümmungen des Flusses eine Begradigung vorgenommen, weil der ohnehin starke Fall des Wassers dadurch noch vermehrt, der Abfluß noch mehr beschleunigt und deshalb der Wasserstand noch niedriger geworden

wäre. Ungeachtet der vielen (namentlich auch in der Porosität des größtentheils aus leichtem Sande bestehenden Flußbetts liegenden) Schwierigkeiten ist der Wasserweg von der Preußischen Grenze bis Meppen jetzt, so gut als man nach Billigkeit verlangen kann, indem allenthalben Fahrwasser genug sich findet, wenn der Wasserstand zu Lingen = 0 ist. Weshalb man aber diesen 0 Punkt (welcher den niedrigsten Wasserstand bezeichnen soll) zu hoch angenommen, auch den 0 Punkt der Wassermarke bei Meppen noch 16 bis 18 Zoll höher gesetzt hat, ist nicht zu errathen. Lästig für die Beschiffung dieses Theils der Ems ist z. B. das sechsmalige Überspringen des Leinpfades, die Fährkette bei Helscher Fähr, das Nichtöffnen der Schleusen sobald Dämmerung eingetreten ist; lästig sind ferner die vielen Bäume und hohen Gebüsche, welche den Leinzug sehr erschweren u. s. w. Auf der Strecke von Meppen bis Heederfähre werden leider die bisherigen stellenweisen Verbesserungen, die genügende Tiefe des Fahrwassers schwerlich fortdauernd sichern. Die Ems als Wasserweg ist aber nicht nur für Ostfriesland und einen Theil des Landdrosteibezirks Osnabrück, sondern wenigstens eben so sehr für die Preußische Provinz Westphalen wichtig, wie deren Stände wiederholt anerkannt haben. Zu wünschen ist deshalb, daß die Hannoversche Regierung diejenigen Arbeiten vollende, durch welche der Art. 5. des Vertrages vom 29. Mai 1815 als erfüllt betrachtet werden kann, damit Preußen sich nicht der Verpflichtung länger entziehen könne, die von der Grenze ab aufwärts erforderlichen Verbesserungen des Ems-Fahrwassers vorzunehmen. Die Ems liegt zwischen der Weser und den Ausflüssen des Rheins in der Mitte; ihr Handelsgebiet ist durch beide beschränkt, hat sich aber durch die von der Hannoverschen Regierung bewirkte Schiffbarmachung der zur Sommerzeit vorhin unfahrbaren Stromstrecke und der Anlage einer Chaussee von Lingen nach Osnabrück bereits merklich erweitert; es ist einer

großen Ausdehnung fähig, wenn die Preußischer Seits beabsichtigte Fortsetzung der Schiffbarmachung, wie zu hoffen steht, in Ausführung gebracht, die in der Arbeit befindliche Chaussee von Ibbenbühren über Greven nach Münster vollendet, und dadurch die Verbindung der Ems mit der Provinzial-Hauptstadt Münster bewirkt wird. Niedrige Transportkosten auf dieser viele gewerbthätige Orte berührenden, nur mit einem Umladeplatze in der Nachbarschaft von Münster versehenen Handelsstraße werden davon die nothwendige Folge sein. Jeder Gutegroschen, um welche diese für den Zentner vermindert werden, erweitert das Handelsgebiet der Ems um eine Meile nach Ost, Süd und West, jede Verminderung hebt den Werth der ausführbaren Produkte, befördert die Ausfuhr mancher Gegenstände, die jetzt der Kosten wegen gar nicht exportirt werden können, und dient zugleich als Wechselwirkung zur Verminderung der Frachten. Alle Vortheile, welche durch die Verminderung der Abgaben und der Verbesserung der Kommunikations-Anstalten auf der Ems erreicht werden, kommen auch den Hannoverschen Unterthanen in vollem Maße zu gute. Der Handel und die Schifffahrt in den Ostfriesischen Seeplätzen wird dadurch belebt und gehoben; manche Unternehmungen werden ausführbar, von denen jetzt wegen des beengten Absatzkreises abgesehen werden muß. Die Interessen beider Theile gehen hier Hand in Hand.

Das zu Lingen neben dem Kanale befindliche Packhaus ist auf die demnächst zu hoffende größere Frequenz dieses Wasserweges berechnet. Die polizeilichen Bestimmungen hinsichtlich der Schifffahrt auf dem Emskanale und der Ober-Ems finden sich in den Verfügungen vom 7. September 1820 und 29. Mai 1821, die Strombauten und deren Sicherung gegen Beschädigung betreffend; vom 9. September 1822, über das Verfahren bei Untersuchung und Bestrafung der Kontraventionen; vom 30. Juni

1823 und 4. März 1836, Erweiterungen und Schärfungen der Strafbestimmungen enthaltend.

Eine (lebensgefährliche) hölzerne Brücke über die Ems ist bei Rhede; Fähren zur Überfahrt von Wagen eingerichtet, gibt es bei Heede, Steinbild, Bollingen, Haaren und Wesuwe.

Die Versandungen der Ems rühren, beiläufig erwähnt, vornehmlich von vier Ursachen her:

a) von der durch die Bodenbeschaffenheit sehr erleichterten Ufer-Abspülung;
b) von der Anlage der Schwemmwiesen an ihren Einflüssen;
c) vom Hineinwehen desjenigen Sandes, aus welchem die nahe an der Ems gelegenen Sanddünen bestehen, deren Befestigung, etwa durch dünnes Überschütten mit Kies, Bepflanzen u. s. w., auch deshalb unerläßlich ist;
d) von den Uferbauten, welche zwar die beabsichtigte Vertiefung der Strecke, wo sie sich befinden, bewirken, zugleich aber auch gewöhnlich die Entstehung einer Sandbank oder Erhöhung des Flußbetts dicht unterhalb der Korrektion zur Folge haben.

Die Zeit des höchsten Wassers auf der Ems und an der Ostfriesischen Küste ist mit Neu- und Vollmond: bei Emden um 12 Uhr 15 Minuten (nach Whewell um 12), bei Borkum um 9 Uhr (nach Whewell um 11 Uhr 30 Minuten), bei der Friedrichsschleuse um 11 Uhr 30 Minuten, an der Mündung der West-Ems um 9 Uhr 45 Minuten, an der Mündung der Ost-Ems um 10 Uhr 30 Minuten, am Norddeiche um 11 Uhr, beim Neßner Syhl um 11 Uhr. — Das Nähere über die Verkehrs- und Schifffahrts-Verhältnisse der Unter-Ems und der Leda wird bei der unten folgenden Darstellung des Handels der Ostfriesischen Häfen vorkommen.

Die Haase ist in der Regel für Pünten schiffbar bis zur Brücke bei Holze oberhalb Herzlake, bis dahin gelangen die

Waren aus dem Osnabrückischen und Oldenburgischen jetzt per Axe, weil der Menslager Kanal (angelegt gegen das Jahr 1790 zur Entwässerung der Umgegend von Quackenbrück) nicht Wasser genug hat und einzelne Brücken im Oldenburgischen zu enge sind. In Herzlake findet deshalb einige Spedition Statt. Die Haase hinunter kommt Krummholz und Rocken, auch etwas Knochen, Bleiweiß u. s. w.; hinauf geht Wein, Eisen, Rohzucker, unverarbeiteter Taback, Potasche, Hanföl, Thran, Kolonialwaren.

4) Die Schifffahrt und der Verkehr auf der Vechte.

Die Vechte (Nordhorn, Neuenhaus) im preußisch-westphälischen Kreise Coesfeld entspringend, berührt die Stadt Meteln, und tritt bei Ohne ins Königreich Hannover. Schüttorf vorbeifließend, wird sie bei Nordhorn schiffbar (Einlade- und Löschplatz daselbst auf der Steinmathe), hat jedoch im Sommer selten Wasser genug, obgleich anscheinend die fast allenthalben hohen Ufer eine Aufstauung sehr erleichtern würden, welche auch jährlich kurze Zeit hindurch behuf der Wiesenbewässerung geschieht. Bei Neuenhaus ergießt die Dinkel sich in die Vechte, ein aus dem Preußischen Kreise Borken kommender und das Niederländische Gebiet auf einer vorspringenden Ecke durchschneidender Fluß, der unweit Lage ins Hannoversche tritt.

Die Verladung der nach den Niederlanden bestimmten Güter, als: Leinen (vorzüglich aus dem Osnabrückischen), Garn, Rocken, Buchweizen, Honig, Wachs, Steine (von Gildehaus und Bentheim), Holz, Transitogut aus dem östlicheren Deutschland, geschieht in Vechteschiffen, welche mit einem Verdecke versehen werden können und durch Menschen gezogen werden. Sie gehören mehrentheils Einwohnern der Holländischen Orte Zwolle und Hardenberg; einige Eigenthümer wohnen in Nordhorn und Lage.

In Nordhorn sind 6 Schiffswerften, welche etwa 50 Arbeiter, mit dem Bau von Prahmen für die Holländer behuf der Binnenschifffahrt, und von Schüten zur Schifffahrt auf der Vechte, beschäftigen. Die Prahmen sind 60 bis 64 Fuß lang, in der Mitte oben gemessen, 10 Fuß breit, und 3½ Fuß hoch mitten an der äußeren Seite schräg gemessen; roh zusammengefügt kostet das Stück 260 Fl. Die Schüten tragen von 4 bis 9 Last; die kleinen, 44 Fuß lang, 9 Fuß breit, werden roh zu 270 Fl. verkauft; die großen, etwa 48 Fuß lang, 10 Fuß breit, 7 Fuß 6 Zoll hoch, kosten roh 370 bis 400, ganz ausgerüstet etwa 800 Fl. Holländ. Auch Holz aus der Gegend von Bentheim, Schüttorf und dem angrenzenden Preußischen Westphalen, wird durch Gildehauser Fuhrleute angebracht und in Nordhorn zu Flößen verbunden.

Die Vechte aufwärts kommen Kolonial- und Material-Waren, Leinsamen u. s. w.

Zu Nordhorn wird, nach einer Verfügung Fürstlich-Bentheimischer Domainen-Kammer vom 22. März 1834, ein Lager-, Krahn-, Ufer-, und Lötjes-Geld erhoben, welches z. B. von jeder Prahme mit Holz 1 Fl. 10 Stbr., mit Steinen 18 Stbr.; von jeder Schüte mit Holz 15 Stbr., mit Steinen 9 Stbr. beträgt.

Die Vechte ergießt sich in den Zuydersee, und um eine Wasserverbindung Münsters mit diesem Meerbusen zu erlangen, wurde bereits im Jahre 1724 der Münstersche Kanal begonnen, welcher, vor der Stadt Münster anfangend und durch die Aa gespeist, bis Klemens- (Max-) Hafen etwa eine Meile von der Hannoverschen Grenze sich hinzieht; der beabsichtigte Zweck ist jedoch dadurch nicht erreicht.

Das in sehr traurigem Zustande befindliche Fahrwasser des Hannoverschen Vechtetheils und die Thätigkeit der Holländer hat der Grafschaft Bentheim den Güterverkehr mit dem Mün-

sterlande fast ganz entrissen. Wenn die Hannoversche Regierung die seit Jahren wegen Korrektion der Vechte geäußerten Wünsche der dortigen Einwohner nicht bald beachtet, auch zur Fortsetzung des jetzt in der Ausführung begriffenen Niederländischen Kanals von Zwoll nach Almelo, etwa bis Nordhorn, die Hand nicht bietet: so werden die südwestlichen Provinzen des Königreichs es doppelt hart empfinden, daß zwei Zoll-Linien ihre freie Bewegung schon sehr fühlbar beschränken.

B. See-Schifffahrt und Handel.

1) Im Allgemeinen.

Die Verbindungen, welche unser Königreich mit überseeischen Ländern unterhält, finden mittelst der Seeschifffahrt Statt. Bevor die vorzüglichsten Rhedereiplätze und Häfen des Königreichs bezeichnet werden, ist erforderlich, eine allgemeine Ansicht des Seeverkehrs mit Hannoverschen Schiffen vorauszusenden.

1) Man kann annehmen, daß außer den Torf- und Dorf-Schiffen von den vorhandenen Fahrzeugen im Durchschnitt die Hälfte lediglich zur Kanal-, Fluß- und Wattenschifffahrt verwendet wird; die andere Hälfte befährt mehr oder weniger entfernte Häfen des Auslandes.

Die Gesammtzahl der zur eigentlichen Seeschifffahrt benutzten Fahrzeuge belief sich Anfang 1839 auf 422; die kleinsten unter denselben sind zu 25 Last (= etwa 50 Tons) vermessen; ihre Gesammt-Tragfähigkeit war etwa 15000 Last. Zur Beurtheilung der außerordentlichen Wichtigkeit dieses Erwerbszweiges wird die Bemerkung genügen, daß nach einem ungefähren Überschlage (die Last zu 120 Rthlr. gerechnet) in den Hannoverschen Seeschiffen ein Gesammt-Anlagekapital von 1,800000 Rthlr., und mit Einrechnung der Wattenschiffe von 3,000000 Rthlr. steckt. Zählt man hierzu noch das in den Hannoverschen oberländischen Flußschiffen steckende Anlagekapital von etwa 255000 Rthlr., so ergeben schon diese Ziffern die außerordentliche Wichtigkeit dieses Industriezweiges.

2) Die kleinsten Schiffe sind gewöhnlich mit zwei Personen besetzt, größere von zehn und mehreren Lasten nach Verhältniß mit stärkerer Mannschaft, welche bei Fahrzeugen von Hundert Lasten und darüber nicht selten die Anzahl von 7 bis 14 Personen erreicht. Küstenschiffe, worunter auch die 20 bis 30 Rockenlasten großen Beurtschiffe auf Amsterdam, Hamburg und Bremen

begriffen sind, fahren nur mit zwei Mann; machen diese Schiffe größere Reisen, z. B. nach England, den Belten rc. wird die Besetzung mit einem Jungen vermehrt. Bei größeren Schiffen rechnet man gewöhnlich auf 15 Rockenlasten ein Mann incl. des Kapitains und Jungen.

Die Anzahl der Schiffsmannschaft ist fast bei allen seefahrenden Nationen geringer geworden als früher. Dieses und die (der starken Konkurrenz wegen) sehr gewöhnliche Überladung der Schiffe, sollen Haupt-Ursachen der verhältnißmäßig gewachsenen Zahl der Schiffbrüche und Unglücksfälle zur See sein. In wieweit auch der Bau (die Form) der Fahrzeuge, sowie die Unkunde der Schiffsführer dazu beiträgt, wird weiter unten (z. v. Schiffbauwesen, Navigations-Schule) erörtert.

Auf den größeren Schiffen beträgt die Monatsgage des Kapitains (außer einem Antheile an der Kajüte-Fracht und den Kaplacken) gewöhnlich 30 Rthlr., des Steuermanns 18 Rthlr., des Zimmermanns 10 Rthlr., der Matrosen 9 Rthlr., des Kochs 5 Rthlr., des Jungen 2 Rthlr.

Die im Jahre 1832 vorhandene Zahl der Schiffer und und Steuermänner (wobei die auf den Flüssen fahrenden nicht haben ausgeschieden werden können) ergibt sich aus nachstehender Steuerliste.

Alphabetische Bezeichnung der Gewerbetreibenden.	a. In den größeren Städten des Direktions-Bezirks				
	Göttingen.	Celle.	Verden.	Aurich.	Summa der Anzahl.
Schiffer von See- oder Kanalschiffen,					
unter 10 Last	7	38	—	3	48
von 10 bis 20 Last	3	40	8	25	76
» 20 » 50 »	12	3	2	52	69
» 50 » 100 »	—	—	1	4	5
» 100 » 200 »	—	—	—	5	5
über 200 Last	—	—	—	—	—
als unbesteuertes Nebengewerbe...	—	1	6	—	7
Ferner Schiffer, die ihr Gewerbe im Auslande betreiben, mit Schiffen					
von 20 bis 50 Last	—	—	—	4	4
» 50 » 100 »	—	—	—	15	15
» 100 » 200 »	—	—	—	14	14
auf den fixirten Inseln Juist und Borkum, mit Schiffen					
von 10 bis 20 Last	—	—	—	—	—
» 20 » 50 »	—	—	—	—	—
» 50 » 100 »	—	—	—	—	—
Steuermänner, auf Schiffen					
unter 20 Last	—	2	—	—	2
» 50 »	—	—	—	—	—
» 100 »	—	—	—	2	2
über 100 »	—	—	—	—	—
Steuermänner, welche ihr Gewerbe im Auslande betreiben, auf Schiffen					
von 20 bis 50 Last	—	—	—	6	6
» 50 » 100 »	—	—	—	11	11
» 100 » 200 »	—	—	—	—	—
auf den Inseln Juist und Borkum					
von 20 bis 50 Last	—	—	—	—	—

b. In d. kl. Städten u. Flecken des Dir.-Bez.						c. Auf dem platten Lande des Direktions-Bezirks							
Hannover.	Celle.	Verden.	Osnabrück.	Aurich.	Sa d. Anz.	Hannover.	Göttingen.	Celle.	Verden.	Osnabrück.	Aurich.	Summa der Anzahl.	Gesammtzahl.
—	7	22	12	20	61	—	—	41	343	35	258	677	786
1	14	6	1	8	30	3	1	19	120	4	112	259	365
6	—	1	—	11	18	9	1	6	21	5	119	161	248
—	—	—	—	1	1	3	—	1	31	—	13	48	54
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	2	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1
—	1	4	—	—	5	—	—	5	268	—	11	284	296
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	11	15
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40	40	56
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	6	20
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1
													1851
—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	14	20	20
—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	4	13	15
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1
—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	5	5	12
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31	31	42
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	2
													99

3) Die Schifffahrt wird theils für eigene Rechnung der Eigenthümer kleinerer Schiffe, welche zugleich ihre Führer sind, theils von eigenen Rhedern mit s. g. Setzschiffern, bei bedeutenden See-Gefäßen aber von ganzen Rhedereien, von welchen gewöhnlich ein Mitglied die Rechnungen, Bücher und Korrespondenzen führt, nicht selten auch die Schiffsführer selbst Mitrheder sind, betrieben. Hiermit steht die Seehandlung in genauester Verbindung, indem viele Rhedereien Proper-Handel, Kommissions- und Speditions-Geschäfte zugleich mit betreiben.

Der Hauptbetrieb der Schifffahrt ist jedoch die Frachtfahrt, insbesondere bei den kleineren und Mittelschiffen, welche die Kanal-, Fluß-, Watten- und Küstenfahrten nach kaufmännischen Bestellungen und Befrachtungen oder auf Aventüre ausüben.

4) Die die Häfen des Auslandes befahrenden Schiffe versehen sich regelmäßig mit den erforderlichen Seepässen, welche bei den Fahrten nach dem mittelländischen Meere von dem Königlichen Ministerio der Finanzen und des Handels unmittelbar ertheilt werden, während die übrigen Seepässe auf höchsten Orts vollzogenen Blanquets von den Königlichen Landdrosteien ausgegeben werden. Zur Erlangung von, die Nationalität des Schiffs beurkundenden Seepässen, welche man nach dem Wunsche der Schiffsführer oder Rheder, auf ein, zwei oder drei Jahre bewilligt, sind nothwendige Bedingungen:

a) Unbezweifeltes Domizilrecht des Schiffs-Eigenthümers und sämmtlicher Rheder sowie des Schiffsführers im Königreiche Hannover; und muß dies Domizil
b) bereits ein Jahr vor Nachsuchung des Seepasses erworben gewesen sein; — außerdem aber zur Ertheilung mittelländischer Pässe
c) Nationalität des Schiffs selber,
d) dann, daß wenigstens ein Drittheil der Schiffsmannschaft aus Hannoverschen Unterthanen bestehe, und
e) Kautionsbestellung.

Die zweite Bedingung wird, ohne daß darüber eine bestimmte Vorschrift besteht, regelmäßig auch bei Ausstellung gewöhnlicher Seepässe vorausgesetzt. Es ist dabei nothwendig gehalten, den Simulationen zu begegnen, durch welche fremde Schiffe sich Hannoversche Seepässe zu erschleichen suchen könnten; und ist deshalb verfügt, daß

a) die Angaben über das Eigenthumsrecht rc. beschworen werden müssen;
b) daß jeder Schiffer 2000 Rthlr. Kaution stellen muß, welche verfallen ist, wenn er einer Simulation überführt worden.

Die Vorschriften für die Ertheilung mittelländischer Pässe, wenn sie, wie es nach dem im Jahre 1817 gemachten Entwurfe einer Seepaß-Ordnung die Absicht war, auch für die gewöhnlichen Seepässe in Anwendung kommen sollen, möchten, falls unsere Schifffahrt gehoben werden soll, eher ermäßigt als geschärft werden müssen; weil in den letzteren Jahren Umstände eingetreten sind, welche den Vorzug der Hannoverschen Flagge sehr vermindern, mithin auch den Reiz zu ihrer Erschleichung bedeutend schwächen, denn

1) ist seit der Vernichtung des Nordafrikanischen Korsarenwesens der Besitz einer geachteten Flagge für die mittelländische Schifffahrt weniger unerläßlich;
2) fangen die Hansestädte immer mehr an, sich durch direkte Verträge mit anderen Seemächten sicher zu stellen und dabei die Anerkennung und Achtung ihrer eigenen Flagge zu erwirken;
3) fällt seit der Trennung Hannovers von England der moralische Einfluß weg, welchen seine Verbindung mit einer meerbeherrschenden Nation auf die Achtung der Hannoverschen Flagge nothwendig ausüben mußte (z. vergl. Gesetz-Sammlung 1824, III. S. 53.).

Die Kosten eines Seepasses nebst Zubehör sind nicht unbedeutend, indem sie z. B. für ein Schiff von 75 Last Größe auf 31 bis 32 Rthlr. sich belaufen.

Außer den Pässen führen die Schiffe eine Musterrolle, den Kauf= oder Beylbrief, Gesundheits=Zertifikate und den Meßbrief, sowie Manifeste über die Ladung nebst Konnossementen, an Bord. Bestimmungen über die Art der Führung der Journale gibt es nicht. Mehrere Schiffe kommen oft in einiger Jahren nicht in ihre Heimathshäfen zurück, und in diesen Fallen wird die Erneuerung der erloschenen Seepässe von den Königlichen Konsulaten nachgesucht. Die kleineren, jährlich im Spätherbste zurückkehrenden Schiffe suchen ihre heimathlichen Liegeplätze auf, überwintern daselbst und beginnen ihre Fahrten von Neuem gleich beim Eintritt günstiger Witterung.

5) Alle mit Seepässen versehenen Schiffer sind seit Mai 1833 verpflichtet, eine ihnen beigelegte und zu registrirende Nummer=Flagge zu führen, welche in der Art zusammengesetzt ist, daß das Hauptfeld aus zwei Kleiden dunkelblauen und die Randstreifen oben und unten aus halben Kleiden rothen wollenen Flaggentuchs, mit der aufgenäheten weißen Nummer in der Mitte, besteht.

Die Hannoversche National=Flagge ist nach dem Ausschreiben vom 28. August 1801 (in Erinnerung gebracht unter dem 4. Oktober 1817), von rother Farbe; im obern Viertel derselben am Stocke, befindet sich das Großbritannische Unionskreuz und in der Mitte derselben auf einem rothen Quadratfelde das Hannoversche weiße springende Pferd. Die Hannoverschen Schiffe scheinen seit den siebenziger Jahren des vorigen Jahrhunderts eine eigene Flagge geführt zu haben.

Die auf unsern Kauffarthei=Schiffen üblichen Signale sind in einem von der Kaufmännischen Deputation in Emden

1821 herausgegebenen Signal=Buche verzeichnet, wovon eine vermehrte Auflage im Juni 1838 erschienen ist.

6) Ebenso sind alle mit Seepässen zu versehenden Schiffe der Vermessung nach Getreidelasten von 4000 Pfd. (bis zu dem Gesetze vom 19. August 1836 nach Kommerzlasten zu 6000 Pfd.) unterworfen, insofern nicht ihre Abwesenheit in fremden Häfen obrigkeitlich beglaubigt ist. Zu dem Ende sind in den Häfen Emden, Norden, Leer, Karolinensyhl und Papenburg beeidigte und mit höchsten Orts ertheilten Instruktionen über die Art der verschiedenen Vermessungen nach der Qualität der Schiffe versehene Schiffsmesser bestellt. Die ohne Seepässe fahrenden Küsten=, Watt= rc. Schiffer berechneten die Trächtigkeit ihrer Fahrzeuge von jeher nach Rockenlasten zu 4000 Pfund.

Im Widerspruche mit der obigen gesetzlichen Bestimmung scheint die Vermessung nach Kommerzlasten fortgesetzt zu werden.

7) Einfuhr ausländischer Waren auf Spekulation fand bisher verhältnißmäßig wenig Statt, wenn man die Retouren nicht in Anschlag bringt; dagegen wird Vieles für die inländische Konsumtion eingebracht. Spekulations=Geschäfte, wobei die Waren nach anderen Plätzen dirigirt werden, sind auch früher ziemlich häufig gewesen.

8) Die Ausfuhr inländischer Erzeugnisse durch Hannoversche Schiffe ist in Ostfriesland Regel, an den übrigen Küstengegenden nicht so allgemein und häufig als zu wünschen wäre (z. v. z. B. den Verkehr auf der Oste).

Von dem verhältnißmäßig sehr bedeutenden Umfange sowie der Art der Beschäftigung der Rhederei unseres Königreichs, gibt die nachstehende (leider sehr unvollständige) Tabelle mindestens einen oberflächlichen Begriff.

Es sind Hannoversche Schiffe eingelaufen und resp. passirt, in den Jahren:

	1828	1829	1830	1831	1832	1833	1834	1835	1836	1837	1838
In Alicante	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4	2
» Amsterdam	92	94	—	80	303	127	263	164	107	87	121
» Antwerpen	32	53	35	33	289	271	237	236	239	263	300
» Archangel	2	6	10	7	11	3	6	6	5	3	4
» Baltimore	—	—	—	—	—	—	—	—	8	4	3
» Batavia	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
» Bergen in Norwgn.	20	27	18	32	35	32	27	31	18	24	22
» Bordeaux	35	43	—	25	63	73	47	25	16	36	21
» Braake	—	—	—	—	—	9	8	—	—	—	15
» Bremen (inclusive Küstenfahrer)	273	229	325	286	280	285	255	283	272	275	280
» Bremerhafen	—	—	—	7	11	4	19	31	60	144	144
» Brevig	—	—	—	—	—	—	—	—	111	108	177
» Bristol	—	—	—	—	—	—	—	—	3	4	2
» Brüssel	—	—	—	—	—	—	—	241	—	—	—
» Cadix	6	—	—	1	5	—	—	3	2	—	4
» Calais	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	2
» Cette	—	—	12	—	6	—	10	10	13	11	4
» Charleston	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	1
» Cherbourg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8
» Christiansand	41	39	—	45	—	23	—	10	24	27	29
» Colberg	3	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—

Ferner:	1828	1829	1830	1831	1832	1833	1834	1835	1836	1837	1838
In Curhaven	11	—	4	—	—	8	14	12	6	5	6
» Constantinopel	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1	1
» Danzig	91	90	102	22	49	25	54	52	65	81	89
» Dünkirchen	—	—	—	8	—	—	—	15	22	24	8
» Elbing	9	—	5	2	—	—	—	8	—	—	—
» Fahrsund	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	9
» Fiume	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
» Flensburg	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
» Gent	—	—	—	—	—	—	55	48	57	20	27
» Gallipoli	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
» Genua	1	—	—	1	—	2	2	1	3	4	3
» Gibraltar	2	3	1	1	—	—	2	—	3	3	3
» Gothenburg	5	4	6	2	—	3	6	5	4	5	15
» Greifswald	13	—	6	—	—	5	7	9	13	14	—
» Hamburg (incl. Küstenfahrer)	109	215	158	167	231	322	306	279	299	443	311
» Harlingen	—	9	—	17	—	32	7	19	8	18	13
» Harwich	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	12
Holsteinscher Kanal:											
a) von der Ostsee nach der Nordsee	132	87	163	88	143	104	411	109	136	141	96
b) von der Nordsee nach der Ostsee	160	133	151	130	125	126		139	172	159	145

Ferner:	1828	1829	1830	1831	1832	1833	1834	1835	1836	1837	1838
In Havre de Grace u. Gravelines	10	24	5	3	5	6	7	8	12	4	2
» Helder	1	—	1	2	2	8	—	—	4	1	1
» Hernösand	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	2
» Hull	65	52	59	55	30	45	56	74	89	83	135
» Kiel	—	—	—	—	—	—	—	8	—	—	9
» Königsberg (Pillau)	40	36	64	42	35	25	22	21	41	33	34
» Kopenhagen	—	—	—	—	—	—	3	—	6	4	7
» Kageroe	—	—	—	—	—	—	—	—	92	63	59
» Laurvig	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
» Libau und Windau	27	29	27	27	5	13	17	13	11	—	24
» Lissabon	7	16	23	17	9	39	29	24	22	13	18
» Liverpool	—	—	—	—	—	—	—	—	8	17	14
» Livorno	4	4	—	—	—	—	—	2	3	3	4
» London	69	53	95	44	14	47	34	31	71	147	57
» Lübeck	8	10	—	12	10	9	12	11	16	18	17
» Lynn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19
» Malaga	7	2	2	1	—	3	4	6	3	4	5
» Mandal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—
» Marseille	—	2	—	5	11	13	6	6	12	6	7
» Memel	35	37	34	24	49	18	30	26	43	37	28
» Morlaix	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—
» Nantes	—	—	—	—	—	—	—	—	9	16	14

Ferner:		1828	1829	1830	1831	1832	1833	1834	1835	1836	1837	1838
In	Neapel	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
»	Newcastle	9	—	9	—	5	7	15	9	37	38	47
»	Newyork	—	—	—	—	—	—	—	—	6	4	3
»	New Orleans	—	—	—	—	—	—	—	—	2	4	4
»	Oporto	6	6	5	2	—	3	4	—	4	5	6
»	Ostende	—	—	—	—	—	—	—	—	5	40	34
»	Odessa	—	—	—	—	—	—	2	2	—	3	2
»	Pernau	7	6	6	6	1	1	2	4	2	5	4
»	St. Petersburg	20	25	—	32	—	30	59	—	29	33	35
»	Riga	103	118	119	116	115	54	67	78	69	77	83
»	Rochefort	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
»	Rostock (Warnemünde)	—	—	—	—	—	—	26	—	—	28	24
»	Rotterdam	60	55	43	48	56	196	102	119	91	59	35
»	Rouen	35	78	9	—	—	1	7	17	15	7	11
»	Scilly	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
»	Setubal	8	—	—	8	—	—	—	4	3	3	2
»	Stavanger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—
»	Stettin (Swinemünde)	13	—	19	11	10	39	31	17	40	37	29
»	Stockholm	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—
»	Stralsund	17	—	13	25	21	33	47	33	38	44	35
»	Sund-Passage:											
a)	von der Ostsee nach der Nordsee	293	296	315	242	143	151	194	204	197	227	277

Ferner:	1828	1829	1830	1831	1832	1833	1834	1835	1836	1837	1838
b) von der Nordsee nach der Ostsee	277	296	330	209	135	163	188	182	219	244	251
In Sunderland	1	—	27	20	—	—	28	32	20	34	37
» Sundsvall	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—
» Tönningen	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—
» Triest	—	8	4	4	—	4	4	1	5	4	3
» Venedig	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—
» Vere	—	—	—	—	—	—	7	—	—	—	—
» Vliessingen	—	—	—	—	—	269	—	247	255	280	—
» Villa nova de Portimao	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—
» Weymouth	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
» Wismar	8	3	7	4	9	19	12	7	14	10	13
» Wolgast	3	—	3	—	—	3	5	3	2	3	—
» Yarmouth	—	—	—	—	—	—	—	—	4	3	7

Wie sehr in früheren Zeiten die Regierung bemüht war, den Seehandel und den Schiffbau in Aufnahme zu bringen, davon gibt eine, viele Vergünstigungen und Unterstützungen gewährende Verordnung vom 9. September 1788, ein nachahmenswerthes Beispiel.

Der Verfasser hält es nicht nur für höchst wünschenswerth, sondern auf die Dauer sogar für unerläßlich, daß die Rhederei-Geschäfte, welche dem Binnenlande direkt und indirekt so erhebliche Vortheile gewähren, auch bei den Bewohnern desselben Theilnahme und kräftige Unterstützung finden. Das Risiko dabei ist geringer als bei Staatspapier-Spekulationen. — —

Hinsichtlich des Seeverkehrs sind die Hannoverschen Häfen nicht nur ihrer Lage, sondern auch manchen anderen Verhältnissen nach, in zwei Haupt-Abtheilungen zu bringen, in die Häfen des Landdrostei-Bezirks Aurich und der Landdrostei-Bezirke Stade und Lüneburg.

2) Die Häfen und Syhle des Landdrostei-Bezirks Aurich.

A) Als Haupt-Ausfuhr-Artikel der Häfen des Landdrostei-Bezirks Aurich lassen sich bezeichnen:

a) Rappsamen, wovon in der Provinz durchschnittlich jährlich 3500 Last (in den Jahren bis 1800 nur durchschnittl. 1500 Last) gewonnen werden, die zum Theil den Bedarf für die ostfriesischen Ölmühlen liefern (pptr. 1000 Last), größtentheils aber nach Holland, Belgien, England u. s. w. ausgeführt werden (bis 1800 jährlich im Durchschnitt 900 Last). Auf den Preis sowohl der Rappsaat als des Öls hatte der mehr oder minder reichlich ausgefallene Wallfischfang, wegen des dadurch in den Handel kommenden Thrans, früher wesentlichen Einfluß; jetzt nicht mehr soviel, nachdem durch das Reinigen des Rüböls dieses ein mehr stehender Artikel geworden ist.

b) An Sommerrübsen, welcher dieselben Absatzorte hat, werden durchschnittlich jährlich 400 Last geerntet.

c) Das nicht in der Provinz selbst verbrauchte Rüböl geht größtentheils nach den übrigen Theilen des Königreichs Hannover und nach dem Oldenburgischen (bis 1800 durchschnittlich im Jahre 1000 Ohm). — Auf der Ems nach preuß. Westphalen kann nur bei besonderen Konjunkturen Rüböl versandt werden, da die hohen Grenz-Abgaben die Einfuhr nicht erlauben.

d) Die Rapps- und Leinkuchen empfängt z. B. England und Belgien, sie gehen auch nach Hannoversch Westphalen; der größte Theil aber wird im Lande selbst zu Viehfutter verbraucht.

e) Die durchschnittliche jährliche Butter-Ausfuhr ist auf 60 bis 65000 Achtel zu 53 Pfd. Netto anzuschlagen (bis 1800 im Durchschnitt jährlich für 30 bis 40000 Rthlr.); indem allein Leer im Jahre 1836 etwa 40000 Achtel, im Jahre 1837 etwa 45000 Achtel, im Jahre 1838 etwa 54500 Achtel seewärts ausführte. Sie findet nach England, Belgien, den übrigen Hannoverschen Landestheilen, Hamburg, Bremen, und auch nach dem Innern von Deutschland Statt.

f) Man nimmt an, daß auf 50 Pfd. Butter 100 Pfd. Käse zu rechnen sind, welches eine jährliche Durchschnittsfabrikation von 4 bis 5,000000 Pfd. ergeben würde; die Qualität desselben ist im Allgemeinen ordinair, weil gewöhnlich nur abgerahmte Milch dazu verwendet wird. Absatz-Orte sind noch immer in beschränktem Umfange Preußisch Westphalen, sodann die übrigen Hannoverschen Provinzen, Bremen, Hamburg u. s. w., der bei weitem größte Theil wird jedoch in Ostfriesland selbst konsumirt (bis 1800 wurde jährlich im Durchschnitt für 130,000 Rthlr. Käse ausgeführt, jetzt etwa 800000 Pfd. 17 bis 18000 Rthlr. werth).

g) Weizen versendet Ostfriesland bei günstigen Konjunkturen an 3000 Last, nach Portugal (jetzt durch Verbot gehemmt),

Spanien, England, Frankreich, Holland und seit einigen Jahren auch nach den vereinigten Staaten. Die Durchschnitts-Ernte ist auf 4 bis 5000 Last zu schätzen (bis 1800 auf etwa 850 Last).

h) Rocken, wovon ungefähr 15000 Last geerntet werden, (bis 1800 etwa 9000 Last,) geht namentlich nach Holland und den Vereinigten Staaten; Einiges auch nach Norwegen.

i) Wintergerste, (Ernte ppr. 7000 Last, bis 1800 betrug die Gerste-Ernte durchschnittlich 6500 Last,) wird vorzugsweise in Belgien und etwas in Norwegen abgesetzt (früher auch in den Niederlanden).

k) Hafer, (schwerer Brauhafer) nach Belgien und England; die Ausfuhr hat in mittleren Jahren 7000, in günstigen an 10,000 Last betragen, (die jährliche Durchschnitts-Ernte bis 1800 etwa 7200 Last.)

l) Die auf 500 Last (bis 1800 auf 750 Last) im Durchschnitt anzuschlagende Bohnen-Ausfuhr, geschieht namentlich nach Belgien, selten nach England. Die jährliche Durchschnitts-Ernte kann bis zu 1500 Last veranschlagt werden, (bis 1800 etwa 1450 Last.)

m) Wenn der Buchweizen gut gerathen ist, so wird davon z. B. nach Holland abgesetzt; (bis 1800 betrug die durchschnittliche Jahres-Ernte 350 Last, die Ausfuhr 60 Last.)

n) Erbsen (Durchschnitts-Ertrag bis 1800 etwa 450 Last) und Kartoffeln gelangen selten zur Ausfuhr; ebenso

o) Leinsamen, dessen Ertrag nur etwa auf 200 Last anzuschlagen ist, obgleich bei dem sehr wünschenswerthen vermehrten Anbau desselben, so wie des Hanfs, daraus ein wichtiger Handels-Artikel werden könnte.

p) Mauersteine und Dachziegel, (meist die Ober-Ems hinauf, Dachziegel auch etwas nach der Ostsee).

q) Pferde werden jährlich im Durchschnitt an 2500, (um 1800

für 125000 Rthlr.), fettes Rindvieh an 1800, (um das Jahr 1800 etwa 250 fette Ochsen,) mageres an 2000 Stück, (um 1800 durchschnittlich 3600,) landeinwärts ausgeführt.

r) Andere für den großen Verkehr minder wichtige Erzeugnisse Ostfrieslands sind: Häringe, Knochen, Senfsamen, Honig, Wachs, Stärke, Talg, rohe Häute, wollene Strümpfe, Federn, Haare, Zwirn.

Als Beförderungsmittel für Seehandel und Schifffahrt sind hinsichtlich Ostfrieslands, außer der besonders erwähnten Navigationsschule, und der bei den einzelnen Plätzen zu bezeichnenden Versicherungs-Anstalten, die Beleuchtungs-Anstalt, die Betonnung und Bebaakung, das Lootsenwesen und die Korrektion des Fahrwassers zu nennen. Ein Leuchtthurm mit Feuer von 14 Fuß Durchmesser wird gemeinschaftlich mit dem Königreiche der Niederlande (welches zu den Seebaukosten jährlich 7000 Fl. holl. beiträgt) auf der Hannoverschen Insel Borkum unterhalten; das Fahrwasser ist in der Wester-Ems, der Oster-Ems und dem Hommegat durch etwa 60 rothe und schwarze Tonnen, sowie durch Baaken bezeichnet, über welche (unter der Wasserbaudirektion) zwei s. g. Tonnenberger die Aufsicht führen; ein geordnetes Lootsenwesen besteht bislang nicht, sondern man bedient sich der Hülfe einzelner vorhandener erfahrener Schiffer, mit denen eine Vergütung für ihre Bemühungen verabredet wird; für die Verbesserung des immer schlechter werdenden Fahrwassers, müssen erheblichere Anstrengungen und Verwendungen geschehen, wenn nicht der Schiffverkehr der meisten Ostfriesischen Häfen wesentlichen Nachtheilen ausgesetzt werden soll. —

Vorschriften wegen der Schifffahrt und des Fahrwassers der Unter-Ems enthalten: die Bekanntmachungen vom 9. April 1817 und 21. August 1826, die Tonnenbergung

und die Bekanntmachung vom 20. April 1825, den dafür festgesetzten Bergerlohn betreffend; die Bekanntmachungen vom 6. August 1819 und 2. Juni 1837, wegen des verbotenen Ballastauswerfens vor oder in dem Emsfahrwasser; die Bekanntmachung vom 12. April 1818, wodurch die Vorschriften des allgem. Landrechts gegen das Entwenden und Beschädigen der Stechbaaken in Erinnerung gebracht werden; der Erlaß vom Jahre 1818, wegen Übernahme der Seebaukosten auf die Staatskasse; die Beschreibung des Kurses, welcher bei der Fahrt durch das Hommegat zu nehmen ist, vom 16. Januar 1828; die Bestimmungen wegen des auf der Höhe von Pogum belegenen Emswachtschiffs vom 3. Mai 1823 und 16. August 1836.

Die Provinz ist nach der Seeseite zu von dem s. g. Watt (Strande) umgeben, welches nord- und nordwestseits bis zu den Inseln und noch weiter, 1 bis 2 Meilen in die See sich erstreckt, von der Ems und vielen kleinen Strömungen (Balgen) durchschnitten; zur Fluthzeit mit Wasser bedeckt ist, zur Zeit der Ebbe eine meist trockene Fläche bildet. Die in den Deichen, welche ganz Ostfriesland an der Wasserseite einfassen, befindlichen Syhle oder Schleusen dienen vornehmlich zum Auslassen des Binnenwassers, und sind deshalb gewöhnlich so eingerichtet, daß das Fluthwasser sie von selbst schließt, das Ebbewasser sie von selbst öffnet. Es giebt deren 83, welche aber leider nicht lange genug offen stehen können, um zur Winterzeit die Abwässerung gehörig zu bewirken. — Für die aus der Ems, Weser und Elbe gehenden oder dahin bestimmten Schiffe ist die Holländische und Ostfriesische Inselreihe, wegen der Untiefen, wovon sie umgeben ist, vorzüglich wenn starke Nordwest- und Nordostwinde wehen, höchst gefährlich; das gewöhnliche Fahrwasser liegt etwa 3 Seemeilen nördlich von den Inseln.

Jetzt können bis auf die Embener Rhede noch Schiffe von 400 Rockenlasten, bis an Leer von 150 bis 160 Lasten, bis

Halte und Papenburg von 40 bis 50 Lasten beladen kommen. Im Hommegat ist (zur Ebbezeit?) die geringste Tiefe 15 Fuß, in der Oster-Ems 24, in der Westerbalge (der gemeinschaftlichen Fortsetzung der vorigen) 15 Fuß, in der Wester-Ems 24 Fuß, auf der Emdener Rhede 14 Fuß, weiter stromaufwärts z. B. gegen Petkum 9 Fuß; jedoch können bis Leer Schiffe, welche nicht tiefer als 13 bis 14 Fuß gehen, gelangen.

Die Schifffahrts-Abgaben (Last-, Tonnen-, Baaken-, Feuergelder, Ruderzoll) auf der Ems und in den Hannoverschen Häfen derselben, sowie einige die Schifffahrt berührende städtische Abgaben sind, wie sich aus Nachstehendem ergibt, so mäßig, daß sie geringer sein dürften als in irgend einem andern Staate.

Durch einen zwischen der Hannoverschen und der Preußischen Regierung am 29. Mai 1815 abgeschlossenen Vertrag, dessen wesentliche Bestimmungen in die Wiener Kongreßakte vom 9. Juni 1815 mit aufgenommen sind, und durch welchen von Preußen unter andern das Fürstenthum Ostfriesland an das Königreich Hannover abgetreten ist, hat die Hannoversche Regierung sich verpflichtet, den Theil der Ems von der Preußischen Grenze bis zur Mündung des Flusses schiffbar zu machen, und den Preußischen Unterthanen die Benutzung des Flusses zur Ein- und Ausfuhr von Waren gegen Entrichtung der nämlichen Abgaben zu gestatten, welche die Hannoverschen Unterthanen zu erlegen haben, wogegen die Hannoverschen Unterthanen auf dem dem Königreiche Preußen verbliebenen Theile der Ems die nämlichen Begünstigungen genießen sollen. Außerdem ist verabredet, daß die zu entrichtenden Schifffahrts- und sonstigen Abgaben gemeinschaftlich von beiden Regierungen festgesetzt werden sollen.

Die Bestimmungen über die Schiffbarmachung der Ems sind durch eine spätere, am 26. April 1820 zu Berlin abgeschlossene Konvention noch genauer festgestellt und erläutert. Es ist dabei den Hannoverschen Unterthanen eine gleiche Behandlung

mit den Preußischen Unterthanen, auf den mit der Ems in Verbindung stehenden, oder in Verbindung zu setzenden Binnengewässern und Flüssen zugesichert, und in Gemäßheit dieser Konvention Hannoverscher Seits zur Ausführung der zur Schiffbarmachung der Ems erforderlichen, jetzt größtentheils beendigten Arbeiten geschritten.

In Hinsicht der Zoll-Abgaben auf der Ems bestand früher das Verhältniß, daß nicht nur auf der Ober-Ems im Lingenschen und Meppenschen verschiedene derartige Gefälle erlegt werden mußten, sondern daß auch auf der Unter-Ems die Stadt Emden den s. g. Emszoll nach einem älteren, von der Preußischen Regierung genehmigten Tarife zu erheben, dagegen aber auch davon wieder sehr viele Kosten behuf Erhaltung und Beförderung der Schifffahrt zu bestreiten hatte. Schon bei der Vereinigung des Fürstenthums Ostfriesland mit dem ehemaligen Königreiche Holland wurde dieses Verhältniß dahin geändert, daß die Holländische Regierung statt des Emszolles eine neue Zoll-Abgabe anordnete. Die Preußische Regierung stellte bei der Wiederbesitznahme des Landes den alten Emszoll unter mehreren Modifikationen wieder her, und zog die Einkünfte desselben in die öffentliche Kasse, aus welcher nicht nur der Stadt Emden eine angemessene Entschädigung bewilligt, sondern auch die Zahlung der, der Stadt wegen des Emszolls früher zur Last gefallenen Ausgaben bestritten wurde. Daneben wurden in dem Herzogthume Aremberg-Meppen besondere Zoll-Abgaben angeordnet, denen alle auf der Ems dort ein- und ausgeführten Gegenstände unterlagen.

Dieses Verhältniß hat unter einigen Abänderungen auch späterhin, nach der Vereinigung jener Landestheile mit dem Königreiche Hannover fortgedauert, bis durch die Verordnung vom 9. September 1825 über die veränderte Einrichtung des Zollwesens desfalls mehrere neue Anordnungen getroffen sind.

Durch diese Verordnung wurde der Emszolltarif einstweilen außer Kraft gesetzt, und statt desselben, so wie statt der im Meppenschen bestandenen Zoll-Abgaben, der neue Grenz- Ein- und Ausgangszoll eingeführt. Neben diesem Ein- und Ausgangszolle blieb aber die Entrichtung des früheren s. g. Ruderzolls und der Feuer-, Baaken-, Tonnen- und Lastengelder, von den die Ems befahrenden Schiffen, sowie ein neues, durch die obige Verordnung zur Unterhaltung des Emsfahrwassers eingeführtes Lastengeld und ein nicht bedeutender Ausgangszoll von verschiedenen Gegenständen, wenn sie auf der Ems ausgeführt werden, bestehen. Eine Regulirung der, in Beziehung auf den oben erwähnten Emskanal, anzuordnenden besonderen Abgaben ist vorbehalten und bis jetzt nicht vorgenommen.

Die Entschädigung der Stadt Emden aus der Staatskasse beträgt jährlich 6666⅔ Rthlr., wogegen diese die Feuer-, Tonnen-, Baaken-, Lastengelder und den Ruderzoll erhebt.

Durch den am 1. Mai 1834 mit dem Herzogthume Braunschweig abgeschlossenen Zollvertrag, trat an die Stelle des allgemeinen Ein- und Ausgangszolls, eine Durchgangs-Abgabe für Waren, woneben nach Art. 12. die Schifffahrts-Abgaben in bisherigem Maße aufrecht und Hannover allein vorbehalten wurden; der besondere Ems-Ausgangszoll aber hörte auf. Nachdem nun auch — in Folge eines unter dem 22. April 1837 vom Königl. Ministerio gemachten, von der allgemeinen Ständeversammlung in dem Antwortschreiben vom 26. Juni 1837 genehmigten Antrages — das für die Häfen der Ems durch die Verordnung vom 9. September 1825 angeordnete erhöhete Lastgeld (eine jährliche Einnahme von etwa 1800 Rthlr. liefernd), aufgehoben ist; bestehen dort hinsichtlich der Schifffahrt nur noch folgende in die Staatskasse fließende Abgaben:

1) Zur Bestreitung der Kosten der Seebeleuchtungs-Anstalt auf Borkum, ein Feuergeld von den auf der Ems ein- und

ausgehenden Gütern, fünf Prozent des vormaligen Emszolls betragend.

2) Desgleichen das Feuergeld von Schiffen in den Häfen und Syhlen Ostfrieslands erhoben, beträgt in der Regel 8 Pf. von der Last zu 4000 Pfd.; wird von beladenen Schiffen beim Aus- und Eingange, von unbeladenen nur beim Eingange entrichtet. Hannoversche und denselben gleichgestellte Schiffe bezahlen in gewissen Fällen nur 4 Pf. von der Last (Gedruckter Tarif vom 21. September 1825).

3) Das alte Lasten- oder Tonnen- und Baakengeld, welches in den Häfen und Syhlen Ostfrieslands erhoben wird, beträgt von Hannoverschen und denselben gleichgesetzten Schiffen 1 Ggr. oder in manchen Fällen nur die Hälfte, von Anderen 2 Ggr. 2 Pf. Es wird für die Hin- und Rückreise nur ein Mal erlegt.

4) Die durch Verordnung vom 30. Juni 1824 eingeführte extraordinaire Schiffs-Abgabe, 8 oder 16 Ggr. von der Kommerzlast betragend, je nachdem ein Schiff 20 Lasten und weniger oder über 20 Kommerzlasten hält; Schiffe von 2 Last und darunter sind frei. Sie ist nur von den Fahrzeugen solcher Nationen zu entrichten, in deren Häfen die Hannoversche Flagge als eine begünstigte nicht behandelt wird.

5) Der Ruderzoll, welcher mit 2 Ggr. 6 Pf. von jedem Schiffsfahrzeuge, das von Emden die Ems aufwärts fährt, in Emden erhoben wird.

Die Schifffahrt auf den nicht sehr bedeutenden, aus dem Oldenburgischen Gebiete kommenden Nebenflüssen der Ems, der Jümme und Leda, ist weder durch besondere Reglements, noch durch Verträge mit der Oldenburgischen Regierung geordnet, und demnach keinen besonderen Bestimmungen unterworfen. Die auf ihnen verschifften Gegenstände unterliegen den nämlichen

allgemeinen Zoll-Abgaben, welche für die zu Lande durch das hiesige Gebiet versandten Waren entrichtet werden müssen.

Im Jahre 1536 (sagt die Chronik) fingen die Emdener zuerst an, in große Schiffe zu rheden, das Erste war von 150 Lasten, nachher folgten von 200, 250 u. s. w. Unter der fürstlichen Regierung sank der Handel sehr, die Preußische dagegen suchte durch verschiedene Maßregeln (Freihafen von Emden 1751, Direktion des Asiatischen Handels 1751, 1764, 1782, 1785) denselben wieder zu heben, und wirklich fand damals eine direkte Verbindung mit Indien und China Statt (z. v. Stuhr, die Geschichte der See- und Kolonialmacht des großen Kurfürsten von Brandenburg, Berlin 1839); allein erst die Perioden des siebenjährigen und Englisch-Amerikanischen Krieges gaben dem Ostfriesischen Handel neuen Schwung. Nach Beendigung des Letzteren (1783) trat zwar wieder Stillstand ein, bald darauf führte jedoch der Französische Revolutions-Krieg (besonders seit dem Preußischen Separatfrieden mit Frankreich 1795) eine Lebendigkeit des Handels und der Schifffahrt herbei, wie noch nicht Statt gefunden hatte. Das währte leider nicht sehr lange, denn die Streitigkeiten zwischen Preußen und England (1806), welche Ostfriesland durch den Verlust fast aller größeren Seeschiffe eine Einbuße von 3½ Millionen Thaler zu Wege brachten, schadeten so sehr, daß der Seeverkehr in die traurigste Lage gerieth. Der Schleichhandel während der kurzen Holländischen Herrschaft konnte ihm um so weniger empor helfen, als die gleich darauf folgende Französische Regierung fast allen Seehandel lähmte. Die allgemeine Regsamkeit, durch welche die ersten Jahre nach dem Aufhören des Kontinental-Systems sich auszeichneten, wirkte auch höchst vortheilhaft auf den Ostfriesischen Seehandel, welcher seitdem zwanzig theils günstige, größtentheils mittelmäßige, aber auch sehr ungünstige Jahre erlebt hat. Die Ostfriesischen Häfen hatten von jeher und haben noch einen schweren Konkurrenz-

Kampf namentlich mit den großen Deutschen Handelsplätzen an der Elbe und Weser, zu bestehen, denen ihre Lage ein Übergewicht bis in das Herz von Deutschland sichert, soweit jene Ströme und deren Neben-Arme reichen. Ostfrieslands Verkehr dagegen landeinwärts wird durch Zoll-Linien auf die Grenzen des Königreichs Hannover und Herzogthums Oldenburg beschränkt; dahin selbst hat man bis jetzt nur auf wenigen Wasserstraßen gelangen können, welche überdem in ihrer Benutzung viele Hindernisse darbieten. Wenn demungeachtet der Ostfriesische Seehandel sich gehalten hat, so daß am Schlusse des Jahres 1838 402 mit Flaggen-Nummern und Seepässen versehene Fahrzeuge und 630 Fluß- und Wattenschiffe in Thätigkeit waren; auch die Ostfriesischen Schiffe und Seeleute sich des vortheilhaftesten Rufs erfreuen; — so ist dies dem Muthe, der Thätigkeit, der Sparsamkeit und Ausdauer zuzuschreiben, welche Grundzüge des Charakters der Bewohner jener Provinz und namentlich ihres nur durch eigne Kraft bestehenden Handelsstandes sind.

Es waren an Schiffen vorhanden:

Ende 1834 unter 2 Last 140, von 2 bis 20 Last 493, von 20 bis 50 Last 214, von 50 bis 100 Last 88, über 100 Last 25, zusammen 952 Schiffe; Tragfähigkeit 16109 Last; Bemannung 2552.

Ende 1835 von 50 bis 100 Last 84, über 100 Last 26, im Ganzen 970 Schiffe; Tragfähigkeit 16363 Last.

Ende 1836 von 50 bis 100 Last 90, über 100 Last 39, im Ganzen 1053 Schiffe; Tragfähigkeit 17529 Last.

Ende 1837 von 50 bis 100 Last 87, über 100 Last 43.

Von den Häfen Ostfrieslands sind einzeln zu betrachten:

1) Emden, liegt an einer Bucht, welche früher das eigentliche Emsbette bildete, die aber, nachdem der Fluß eine gerade Richtung auf die Landspitze Knocke zu genommen hat, immer mehr zulandet. Bereits im Jahre 1768 wurde ein künstliches

Fahrwasser durch jene Bucht nach dem eigentlichen Emsstrome eröffnet, welches unmittelbar vor der Stadt den durch eine Kette abzusperrenden Außenhafen bildet, der jetzt an seiner Mündung eine Schleuse erhält. Von dem Außenhafen in die Stadt treten die beiden Binnenhäfen: der Rathsdelft und der Falderndelft, welche mit den zahlreichen die Stadt durchfließenden Kanälen (z. B. dem Hinter- und Wolthuser Tief) und durch deren Fortsetzungen, mit dem südwestlichen Theile der Provinz eine innere Wasserverbindung herstellen. Die Häfen sind nur so tief, daß Schiffe von höchstens 60 Last darin vollbeladen werden können; größere müssen einen Theil der Ladung auf der Rhede am Hoek von Loegum eine Stunde von der Stadt, einehmen oder löschen. Emden ist der Stapelplatz für die Erzeugnisse der Ämter Emden, Greetsyhl und Aurich, die durch Kanäle mit einander in Verbindung stehen.

Die Bewohner von Emden besaßen im Jahre 1837: 73 See- und 30 Fluß- und Wattenschiffe zu 4806 Rockenlasten Trächtigkeit, worunter 13 über 100 Last, 27 von 50 bis 100 Last, 33 von 20 bis 50 Last, 30 von 2 bis 20 Last. Anfang 1839 belief sich die Zahl der dortigen registrirten Seeschiffe auf 84. Im Jahre 1570 war die Zahl ihrer Seeschiffe 600, im Jahre 1784 273, welche 19289 Lasten trugen, dazu kamen 43 Häringsbuysen von 1280 Last.

Im Jahre.	Im Hafen von Emden sind Schiffe ein- und ausgelaufen:							Davon sind			
									abgefahren		
	Gesammtzahl.	einheimische.	fremde.	v. 2 bis 20 Last.	v. 20 bis 50 Last.	v. 50 bis 100 Last.	über 100 Last.	eingelaufen.	einheimische.	fremde.	Gesammtzahl.
1750	738	—	—	—	—	—	—	356	—	—	382
1784	1050	—	—	—	—	—	—	482	—	—	568
1815	689	—	—	—	—	—	—	341	—	—	348
1816	797	—	—	—	—	—	—	390	—	—	407
1817	790	—	—	—	—	—	—	418	—	—	372
1827	808	579	229	286	398	94	30	387	280	141	421
1828	829	614	215	331	413	61	24	419	303	107	410
1829	694	554	140	263	365	43	23	326	292	76	368
1830	700	534	166	257	354	70	19	323	278	99	377
1831	695	543	152	198	393	74	30	345	259	91	350
1834	787	657	130	418	315	38	16	410	313	64	377
1835	744	627	117	zusammen 15245 Last				344	333	67	409
1836	751	662	89	» 19150 »				357	352	42	394
1837	776	653	123	» 18399 »				386	329	61	390
1838	653	562	91	» 16186 »				300	297	56	353

Die für den Handel des Platzes berechneten sonstigen Anstalten sind: die Kaufmännische Deputation (ohne Gerichtsbarkeit), die Börse am Rathhaus-Delft, die Wage auf dem neuen Markte seit 1803, die Zunft der Fuhrleute, denen die Transporte aus den Schiffen in die Packhäuser und umgekehrt obliegt; auch beeidigte Korn-, Salz-, Kohlen- und Holzmesser. Eine regelmäßige Verbindung mittelst Reihefahrten findet mit folgenden Plätzen Statt: mit Amsterdam, Bremen, Hamburg, Ditzum, Jemgum, Leer, Weener, Halte und Norden; außerdem kommen alle Tage die Dorfschiffe von allen Dörfern des Amts Emden, Greetsyhl und Aurich nach Emden mit verschiedenen Produkten, die an den besonders dazu angewiesenen Plätzen löschen und laden.

Von den Einrichtungen für den Schiffbau und Häringsfang ist besonders gehandelt; desgleichen von der See-Assekuranz-Kompagnie und dem großen und kleinen Schiffer-Kompakt.

Eine sehr wohlthätig wirkende, nachahmungswerthe Einrichtung ist die seit etwa 10 Jahren bestehende Schiffer-Witwen- und Waisen-Kasse. Emden stand in früheren Zeiten ein ausschließliches Stapelrecht zu; jetzt besitzt es noch das s. g. Porto-Franko-Recht, wonach fremde Waren ohne Entrichtung der Eingangs-Abgaben zwei Jahre lang in den dortigen Niederlagen aufbewahrt werden können, gegen ⅛ Prozent Gebühr, wenn sie dann seewärts wieder verschifft werden; die neuste Bestätigung dieses Rechts enthält die Verordnung über die Ausführung des Steuer- und Zollvereinigungs-Vertrages mit dem Herzogthume Braunschweig vom 15. Mai 1835 §. 9. — Für Emdens Handel ist (außer den allgemeinen Erfordernissen für den Verkehr der Provinz, wovon weiter unten die Rede sein wird) namentlich zu wünschen: eine gründliche Vertiefung und demnächstige Sicherung des Fahrwassers und des Hafens, die Vermehrung der Wägeanstalten, die Verlegung der Direktion der indirekten Steuern von Aurich dorthin, die Anlage einer (bereits projektirten) Chaussee von Emden nach Aurich behuf Herstellung einer direkten Verbindung mit den Ämtern Esens und Wittmund. Von einer künstlichen Wasserstraße zwischen Emden und Aurich wird unter der Abtheilung Kanal-Anlagen gehandelt.

2) Die geographische Lage der Stadt Leer bietet derselben erhebliche Vortheile, namentlich hinsichtlich des Handels mit dem Oldenburgischen und den an der Ober-Ems belegenen Gegenden, dar. Den Hafen der Stadt bildet die Leda, er ist durch s. g. duc d'Albes und andere Vorrichtungen zu einem sehr sichern Liegeplatze gemacht. Ein großer Theil der Packhäuser, gegen Überschwemmung gesichert, befindet sich unmittelbar am Wasser, das Löschen und Einladen der Waren wird daher sehr leicht und

mit um so weniger Kosten bewirkt, weil weder eine privilegirte Fuhrmannsgilde, noch ein bevorrechteter Krahn vorhanden ist. Die Leda hat hier allenthalben 10 bis 14 Fuß Wasser, und gestattet mithin Seeschiffen von 100 bis 150 Last an Leer zu kommen. In der Ems sind die seichtesten Stellen bei der Jemgumer Fähre, in der Leda (welche bei Leerort, eine halbe Stunde unterhalb Leer, mit der Ems sich vereinigt) bei Esklum. Da Leer gleichsam den Haupt-Vereinigungspunkt der See- und Flußschifffahrt bildet, so findet man im Hafen daselbst, außer großen und kleinen Seeschiffen, die Pünten der Ober-Ems, die Schaluppen der Weene und die ganzen und halben Mudden (offene vorn spitze Fahrzeuge von resp. 8 und 5 Last Größe) des Oldenburgischen, vorzüglich aus dem Saterlande. Ditzum, Jemgum, Oldersum und Hatzum besitzen vom Domanio verpachtete Fähren, welchen das ausschließliche Recht zusteht, den Schiffverkehr zwischen diesen Orten und Emden, Leer und Weener zu besorgen. Außerdem bringen die Bunderheer Schiffer auf dem Soltborger Tiefe Produkte der Ämter Weener und Jemgum nach Leer; mit der Provinz Groningen unterhält auch Leer den Verkehr über Delfzyl, und einzeln durch das Termunter Syhl. Auf dem Apertief (vorzüglich von Hengstforde), auf dem Nordloher Tief (vornehmlich von Nordlohe), auf der Soeste (besonders von Harkelbrücke) gehen Mudden von 6, und halbe Mudden von 3½ Last Größe, welche mit Buchweizen, Honig, Wachs, Rocken, Krummholz (aus den Oldenburgischen Ämtern Westerstede und Zwischenahne) u. s. w. durch die Jümme, Basseler Ems und Leda nach Leer und Emden gelangen. Utende und Umgegend liefert mittelst der Sagelter Ems und Leda, ähnliche Produkte und große Steine für den Deichbau in Holland auch auf Mudden. Aus dem Saterlande oberhalb Utende kommen bis Leer Boote von 3 bis 4000 Pfd. Trächtigkeit; welche vornehmlich in Scharrel zu Hause sind. Auch die Hannoverschen

Rhauder= und Georgs=Vehne besitzen etwa 60 Mudden, welche größtentheils Torf und etwas Landesprodukte (Buchweizen, Rocken, Honig) nach Leer, Emden und den Syhlen bringen; die größeren Schiffe des Rhauder=Vehns fahren selbst nach Hamburg mit Torf. Die den Bewohnern des Rhauder=Vehns zugehörigen Seeschiffe von 50 bis 60 Last löschen und laden die auf der Ems gebrachten oder von dort verführten Waren großentheils in Leer.

Leer gewann erst während der Dauer der Preußischen Regierung (von 1744 bis 1806), und vorzüglich in der letzten Hälfte dieser Zeit, Wichtigkeit als Seehandelsplatz, und nahm von der Zeit an allen oben bereits geschilderten günstigen und ungünstigen Konjunkturen Theil. Sehr belebt war der Verkehr daselbst namentlich während der Blokade der Holländischen Häfen, der Weser und Elbe (1795), auch in den Jahren 1799 bis 1805, während der Französischen Herrschaft (1810 bis 1813), wo es neben Stickhausen und Hengstförde ein Hauptdepot von Versendungen nach Frankreich wurde. Auch seit der Zeit der Hannoverschen Regierung hat Leer fortwährend sich gehoben, und die in der Anlage begriffenen Chausseen nach dem Oldenburgischen und nach dem Meppenschen werden noch wesentlich dazu beitragen.

Zur Beförderung des Handels besteht in Leer eine Handelsdeputation (ohne Gerichtsbarkeit), eine See=Assekuranz=Kompagnie und ein Schiffer=Kompakt (z. v. unten); die Wage am Landungsplatze seit 1714; regelmäßige Beurtfahrten mit 10 Schiffen nach Amsterdam, Hamburg, Bremen, Groningen und Emden (Erneuerte Verordnung die Beurtfahrt betreffend vom 3. Mai 1836); drei für den Butterhandel bestimmte Schiffe fahren regelmäßig alle 8 Tage zwischen Leer und London. Ferner die Mäkler=Ordnung der Stadt Leer vom 24. April 1827, die Verordnung für die Lastträger und Kornmesser der Stadt Leer

vom 24. April 1827. Im Jahre 1836 ist diesem Platze auch eine Art von Porto-Franco-Recht für Getreide, Hülsenfrüchte und Ölsamen verliehen.

Als spezielle Wünsche für den Handel Leers sind zu nennen: die Ertheilung eines unbeschränkten Porto-Franco-Rechts und allenfalls die Aufhebung einer städtischen Abgabe, welche einheimische und fremde Schiffe entrichten müssen. Dieses städtische Lastgeld, welches früher 12 Sgr. von der Rockenlast betrug, ist laut einer Bekanntmachung vom 21. März 1837 dahin herabgesetzt, daß alle einheimische und fremde Schiffe für jede Reise von jeder Rockenlast Tragfähigkeit 4 Sgr. entrichten; nur 2 Sgr. falls das Schiff weniger als zur Hälfte oder mit Gütern von geringem Werthe beladen ist; Beurtschiffe und Watten- oder Binnenlands-Fahrer entrichten ein Mal im Jahre 4 Sgr. für jede Rockenlast; Schiffe in Ballast oder mit Ziegeln, Steinen, Kreide, Sand, Schillen, Torf, Brennholz, Fischen, Gemüse, Obst beladen, sind frei.

Leer hatte Ende 1838, 25 eigene Seeschiffe, von zusammen 1488 Last Trächtigkeit, namentlich 3 von 145 und mehr Lasten, 7 von 50 bis 100 Last, 13 von 30 bis 50 Last und 2 zwischen 20 und 30 Lasten.

	Im Hafen von Leer sind ein- und ausgelaufen Schiffe							Davon sind			
									abgefahren		
	Gesammtzahl.	einheimische.	fremde.	von 2 bis 20 Last.	v. 20 bis 50 Last.	v. 50 bis 100 Last.	über 100 Last.	eingelaufen.	einheimische.	fremde.	Gesammtzahl.
1817	450	—	—	—	—	—	—	290	—	—	160*)
1821	326	—	—	—	—	—	—	200	—	—	126*)
1827	858	797	61	562	289	7	—	424	406	28	434
1828	780	677	103	525	240	15	—	356	375	49	424
1829	764	642	122	549	212	2	1	351	350	63	413
1830	808	697	111	539	244	25	—	401	346	61	407
1831	828	687	141	554	258	11	5	401	353	74	427
1834	918	746	172	661	254	3	—	457	375	86	461
1835	890	631	259	zusammen 14435 Last				399	325	166	491
1836	1064	765	299	» 17202 »				468	398	198	596
1837	1160	913	247	» 18675 »				533	485	142	627
1838	1113	880	233	» 18759 »				516	464	133	597

3) Die Stadt **Norden** liegt an einem zum Seebusen Ley (eigentlich dem östlichen Arme der Ems) führenden 1½ Stunde langen Tiefe, dessen oberes mittelst einer Schleuse geschlossenes Ende den Hafen bildet. Dieser sowohl sowie das Tief sind leider, namentlich während der letzteren Jahrzehnde, vorzüglich wegen des geringen ausströmenden Binnenwassers, so sehr verengt und verschlammt, daß oft nur 4 Fuß Wasser vorhanden ist, weshalb einigermaßen große Schiffe auf der Rhede am Leysande beim s. g. Schweinerücken liegen bleiben, löschen oder einladen müssen, wo sie übrigens bei 10 Fuß Tiefe sicher liegen können. Norden muß, wenn diesem Übel nicht abgeholfen wird, sehr bald aufhören ein Seeplatz zu sein, und deshalb sind mehrfache Vorschläge zur Verbesserung des Wasserweges gemacht. So ist gerathen, zwei Spritzschleusen anzulegen und das Tief zu

*) Die Torfschiffe nicht gerechnet.

begradigen; während ein anderer Vorschlag dahin geht, das Syhl zu dämpfen und ein ganz neues Tief nordwestwärts bis zur Gegend des Krughauses zu führen, wodurch der Weg zur See um einige Meilen abgekürzt würde. Vorläufig hat man der ferneren Verschlammung durch Austiefen, so wie durch das Verbot des Liegens der Schiffe in dem Außentiefe des Norder Syhls zu begegnen gesucht (Bekanntmachung vom 18. April 1837).

Anstalten für den Handel sind ein durch Regulative vom 8. Februar und Bekanntmachung vom 23. April 1838 geordnetes Syhlfuhrwesen. Norden empfängt aus den Ämtern Norden, Berum, Aurich und der Herrlichkeit Lütetsburg zur Ausfuhr: Getreide, Honig, Wachs, Knochen; führt dagegen hauptsächlich Kolonialwaren, Wein und Holz ein. Die Bewohner des Platzes besaßen Anfang 1837, 21 See- und 2 Fluß- und Wattenschiffe mit zusammen 905 Last Gehalt, nämlich 8 von 50 bis 100 Last, 13 von 20 bis 50 Last, 2 von 2 bis 20 Last; Anfang 1839, 12 Seeschiffe mit Registernummern.

	Bewegung des Hafens: Ein- und ausgelaufen sind Schiffe							Davon sind			
									abgefahren		
	Gesammtzahl.	einheimische.	fremde.	von 2 bis 20 Last.	v. 20 bis 50 Last.	v. 50 bis 100 Last.	über 100 Last.	eingelaufen.	einheimische.	fremde.	Gesammtbetrag.
1827	195	167	28	104	89	2	—	88	95	12	107
1828	187	148	39	87	92	8	—	89	84	14	98
1829	182	155	27	73	106	3	—	89	80	13	93
1830	167	138	29	65	92	10	—	73	79	15	94
1831	154	135	19	72	74	8	—	82	63	9	72
1834	284	250	34	187	92	5	—	146	117	21	138
1835	292	248	44	zusammen 5039 Last				144	122	26	148
1836	221	203	18	» 4921 »				113	99	9	108
1837	296	264	32	» 5315 »				132	140	24	164
1838	239	210	29	» 4435 »				108	112	19	131

4) Papenburg, die erst seit 1675 entstandene Moor- (Vehn-) Kolonie ist bekanntlich ein in mehrfacher Hinsicht merkwürdiger Ort. Obgleich etwa 12 Meilen vom Ausflusse der Ems belegen, nur durch das Drostensyhl (21 Fuß 1 Zoll breit, etwa 30 Fuß lang, welches sich Halte aufwärts schräg gegenüber am rechten Ems-Ufer befindet) und mittelst eines 24 Fuß breiten, etwa 800 Ruthen langen Kanals mit jenem Flusse verbunden; ist dieser Platz schon zu verschiedenen Zeiten für den Welthandel von Wichtigkeit gewesen und besitzt mehr Schiffe als irgend ein anderer Ort des Königreichs. In dem Papenburg durchschneidenden Hauptkanale (1½ geographische Meile lang) befinden sich 4 Schleusen von Eichenholz, deren unterste 18 Fuß 4 Zoll, die zweite 16 Fuß 4 Zoll, die übrigen 14 Fuß 4 Zoll breit sind, bei 118 Fuß Länge. Rechnet man die Länge aller Papenburgischen Kanäle zusammen, so ergiebt sich eine Ausdehnung von wenigstens 3½ Meilen; sie werden aus einigen höher gelegenen s. g. Meeren (dem großen Meer, Berke Meer, dem Brunzel) gespeist. Das Drostensyhl kann wegen der Ebbe und Fluth nur 4 Mal in 24 Stunden geöffnet werden, gar nicht, wenn das Emswasser zu hoch ist. Die Anlage einer Kastenschleuse würde diesem Übel anscheinend abhelfen, allein das Bedürfniß einer solchen ist bis jetzt nicht gefühlt. In späteren Jahren wird vielleicht das Rhauder-Vehn Papenburgs gefährlicher Nebenbuhler werden, weil Ebbe und Fluth in alle seine Kanäle treten und dadurch künstliche Düngung unnöthig wird, und weil im Allgemeinen der dortige Torf schwerer sein soll.

Papenburg besaß Ende 1837, 107 (Ende 1838 ungeachtet 7 Seeschiffe verunglückt sind 119 mit Registernummern versehene) Seeschiffe; 46 Fluß- und Wattenschiffe, und zwar

10	Schiffe	bis zu	$13\frac{1}{3}$	Kommerzlasten
59	»	» »	33	»
21	»	» »	66	»
90	Schiffe	enthaltend	$2303\frac{7}{10}$	Kommerzlasten
3	»	bis	50	Rockenlasten
14	»	»	100	»
107	Schiffe.			

Sodann mit Einschluß der s. g. Torfmudden 46 Schiffe von 2 bis 20 Lasten, enthaltend $316\frac{5}{6}$ Rockenlasten. Auf den Torfschiffen oder Tjalken wird Torf nach dem übrigen Ostfriesland, den Oldenburgischen Häfen, Bremen, Hamburg und auch Holland verfahren. Sie laden 8 bis 10 Last und bringen gewöhnlich Straßenerde, Schlamm, Mist wieder zurück. Die Niederlagen der die Ems herunterkommenden Holzflöße befinden sich beim Drostensyhle, und Papenburg treibt einen bedeutenden Handel mit Eichenholz nach Holland und dem übrigen Ostfriesland.

Anstalten für den Handel (außer den besonders erwähnten 17 Schiffswerften, 5 Tauschlägereien, 4 Segelfabriken, 3 Blockmachereien und Mastenmachern, 1 Holzschneidemühle und 2 Ankerschmieden) sind das Rhederei-Kollegium (ohne Gerichtsbarkeit), 1 Schiffsmakler und 5 Schiffsmesser, 1 See-Assekuranz-Kompagnie, 3 Schiffer-Kompakte.

5) Halte, am linken Ems-Ufer, Papenburg schräg gegenüber belegen, ist zwar nur ein aus wenigen Häusern bestehender Ort, der jedoch dadurch einen lebhaften Speditions- und Transitoverkehr an sich gezogen hat, daß das noch um 5 Fuß steigende und fallende Wasser beladenen Seeschiffen von 40 bis 50 Last hinauf zu kommen gestattet, und ein Theil der Emspünten nicht bis Leer, sondern nur bis hierher fährt. Eigenhandel wird fast nur mit Eichenholz, welches den Fluß herabkommt und meist nach Holland geht, getrieben. Die dortige

Schiffbauerei ist bedeutend, und Halte besitzt 1 Schiff von 170, 2 von 50 bis 100 und 2 zwischen 20 und 50 Last Trächtigkeit.

Nachbezeichnete Schiffe (unter denen jedoch auch die nach Papenburg gehenden) sind Halte an= oder vorbeigelaufen:

	Ein= und ausgelaufen							Davon sind			
									abgefahren		
	Gesammtzahl.	einheimische.	fremde.	von 2 bis 20 Last.	v. 20 bis 50 Last.	v. 50 bis 100 Last.	über 100 Last.	eingelaufen.	einheimische.	fremde.	Gesammtzahl.
1827	298	230	68	208	64	26	—	151	103	44	147
1828	352	288	64	229	99	24	—	156	150	46	196
1829	346	284	62	238	92	16	—	165	134	47	181
1830	419	353	66	287	120	12	—	198	174	47	221
1831	451	405	46	321	112	18	—	232	189	30	219
1834	251	227	24	143	88	20	—	152	86	13	99
1835	259	218	41	zusammen	5260	Last		150	74	35	109
1836	222	152	70	»	4032	»		102	67	53	120
1837	289	209	80	»	5207	»		129	95	65	160
1838	266	200	66	»	5083	»		113	101	52	153

6) Weener liegt 1½ Meilen oberhalb Leer am linken Ufer der Ems, etwa 10 Minuten davon entfernt und ist durch einen nicht tiefen Kanal damit verbunden, der oberhalb in den Hafen mündet. Dieser verschlammt leicht, weil der unmittelbar am Flecken befindliche Syhl weggefallen und durch eine Abwässerungspumpe ersetzt, auch wenig Binnenwasser vorhanden ist; ist jedoch vor einigen Jahren gereinigt und hat auch durch eine Actiengesellschaft eine neue Kajung erhalten. Weener verdankt vorzüglich dem Pferdehandel, dann aber auch dem Verkehr mit Getreide und Samen seinen Wohlstand; es würde als Handelsplatz noch bedeutender sein können, wenn es bessere Verbindungswege hätte. Die in der Anlage begriffene Chaussee von Leer über Weener nach Papenburg wird Vieles dazu thun;

ein fernerer lebhafter Wunsch der Bewohner von Weener und Umgegend aber ist die Ausführung des bereits verschiedentlich früher (z. B. 1696, 1801) zur Sprache gebrachten Projekts einer näheren Wasserverbindung mit den Niederlanden, durch Anlage eines Kanals zwischen Weener und Neuschanz; dann auch einer Chaussee in dieser Richtung. Zuweit würde führen, die für und gegen einen Schifffahrtskanal entwickelten Gründe hier darzulegen; der Nutzen eines Abwässerungskanals für einige Gemeinden, so wie der Chaussee, ist nicht bestritten.

Weener besaß Ende 1838, 9 registrirte See- und 14 Fluß- und Wattenschiffe, zusammen 598 Lasten haltend; nämlich 5 von 50 bis 100, 4 von 20 bis 50, 6 von 2 bis 20, 8 unter 2 Last.

In Weener sind folgende Fahrzeuge ein- und ausgelaufen:

	Ein- und ausgelaufen							Davon sind			
									abgefahren		
	Gesammtzahl.	einheimische.	fremde.	von 2 bis 20 Last.	v. 20 bis 50 Last.	v. 50 bis 100 Last.	über 100 Last.	eingelaufen.	einheimische.	fremde.	Gesammtzahl.
1827	101	100	1	45	47	9	—	49	52	—	52
1828	83	79	4	41	38	4	—	48	34	1	35
1829	71	61	10	38	31	2	—	40	26	5	31
1830	72	68	4	34	38	—	—	42	26	4	30
1831	92	80	12	52	40	—	—	53	32	7	39
1834	101	83	18	48	50	3	—	48	38	15	53
1835	77	67	10	zusammen		1561	Last.	34	34	9	43
1836	88	63	25		»	1817	»	27	38	23	61
1837	93	81	12		»	1831	»	44	39	10	49
1838	99	96	3		»	2067	»	48	49	2	51

7) Karolinensyhl im Amte Wittmund, der Oldenburgischen Insel Wangerooge gegenüber, obgleich erst seit etwa 100 Jahren bestehend, gehört unter die bedeutenderen Handelsplätze der Provinz. Es ist der einzige Hafen des produktenreichen Amts, wohin auch viele Erzeugnisse der Jeverschen Grodenlande gebracht werden. Die dortigen Kaufleute handeln theils für eigene Rechnung, theils sind sie Kommissionaire und Spediteure. Importen sind Holz von Norwegen und aus der Ostsee, Mauersteine, Dachziegel und Torf von der Ems. Der Hafen ist geräumig und mit guten Kajungen versehen; das Fahrwasser oder Außentief aber äußerst schlecht, so, daß nur Schiffe von 10 bis 12 Rockenlasten beladen herauskommen können, größere Schiffe empfangen auf der, besonders im Frühjahr und Herbst gefährlichen Rhede von Wangeroog ihre Ladung. Die nach und nach zunehmende Erhöhung des Watts ist Ursache, daß das Fahrwasser sich seit den letzten 10 Jahren so bedeutend verschlechtert hat. Wenn der von den Grundeigenthümern des Amts Wittmund oft besprochene Plan ausgeführt werden sollte, die von der Erhöhung des Watts entstehende schlechte Abwässerung durch einen nach Neuharlingersyhl zu grabenden Kanal, wo das Watt bedeutend niedriger ist, und anzulegenden neuen Syhl zu verbessern, so würde der Hafen von Karolinensyhl in ganz kurzer Zeit verschlammen.

Unmittelbar vor dem nach Karolinensyhl führenden Tief, am Watt, liegt die vor 60 Jahren erbaute Friedrichsschleuse, welche jedoch die Schifffahrt nicht hindert, da sie gewöhnlich offen stehet, und mit einer doppelten Zugbrücke versehen ist.

Der Platz besaß Ende 1838, 15 registrirte Seeschiffe, 20 Fluß- und Wattenschiffe, zusammen 496 Lasten groß, und zwar 10 von 20 bis 50 Last, 25 von 2 bis 20 Last. Hinsichtlich der Bewegung seines Hafens ist zu bemerken, daß

	ein- und ausgelaufen sind Schiffe							Davon sind			
									abgefahren		
	Gesammtzahl.	einheimische.	fremde.	v. 2 bis 20 Last.	v. 20 bis 50 Last.	v. 50 bis 100 Last.	über 100 Last.	eingelaufen.	einheimische.	fremde.	Gesammtzahl.
1827	177	161	16	98	79	—	—	81	89	7	96
1828	210	201	9	143	67	—	—	99	105	6	111
1829	184	174	10	131	53	—	—	89	92	3	95
1830	127	120	7	84	43	—	—	54	69	4	73
1831	113	110	3	90	23	—	—	47	65	1	66
1834	203	190	13	161	42	—	—	96	101	6	107
1835	259	249	10	zusammen 2893 Last.				119	135	5	140
1836	284	271	13	» 3504 »				121	157	6	163
1837	214	205	9	» 2710 »				105	105	4	109
1838	288	260	28	» 3568 »				142	132	14	146

8) Neuharlingersyhl im Amte Esens, der Insel Spikerooge gegenüber, hat einen geräumigen unmittelbar an der See belegenen Hafen, welcher lebhafter sein würde, wenn Karolinensyhl nicht so nahe läge. Das Syhl ist 1785 neu angelegt und hat 20 Fuß innere Weite. An eigenthümlichen Fahrzeugen besaß dieser Platz Ende 1838, 4 See- und 13 Fluß- und Wattenschiffe, zusammen 166 Last tragend, nämlich 4 zwischen 20 und 50 Last, 10 von 2 bis 20 und 3 unter 2 Last.

	Ein= und ausgelaufen sind Schiffe							Davon sind			
									abgefahren		
	Gesammtzahl.	einheimische.	fremde.	v. 2 bis 20 Last.	v. 20 bis 50 Last.	v. 50 bis 100 Last.	über 100 Last.	eingelaufen.	einheimische.	fremde.	Gesammtzahl.
1827	68	65	3	41	27	—	—	39	27	2	29
1828	100	93	7	69	31	—	—	47	49	4	53
1829	85	79	6	60	25	—	—	46	36	3	39
1830	53	48	5	41	12	—	—	27	25	3	28
1831	52	48	4	42	10	—	—	25	26	1	27
1834	61	59	2	31	30	—	—	24	36	1	37
1835	84	80	4	zusammen 955 Last.				32	49	3	52
1836	105	89	16	» 1419 »				51	47	7	54
1837	94	80	14	» 1314 »				48	40	6	46
1838	76	67	9	» 1290 »				35	36	5	41

9) Bensersyhl, ein kleiner Ort mit sehr seichtem Außentief, hat nur als Hafen von Esens einige Wichtigkeit. Es hatte 1838: 3 See= und 2 Watt= und Flußschiffe, 78 Last haltend, und zwar 3 zwischen 20 und 50, 2 zwischen 2 und 20 Last. Es sind daselbst

	ein= und ausgelaufen Schiffe							Davon sind			
									abgefahren		
	Gesammtzahl.	einheimische.	fremde.	v. 2 bis 20 Last.	v. 20 bis 50 Last.	v. 50 bis 100 Last.	über 100 Last.	eingelaufen.	einheimische.	fremde.	Gesammtzahl.
1827	26	22	4	—	—	—	—	—	—	—	—
1828	42	40	2	—	—	—	—	—	—	—	—
1829	79	70	9	—	—	—	—	—	—	—	—
1830	88	82	6	—	—	—	—	—	—	—	—
1831	77	74	3	56	21	—	—	46	31	—	31
1834	64	63	1	47	17	—	—	38	26	—	26
1835	58	55	3	zusammen 584 Last.				36	21	1	22
1836	90	80	10	» 962 »				53	32	5	37
1837	76	74	2	» 917 »				43	31	2	33
1838	90	88	2	» 1071 »				57	32	1	33

10) Westerakkumersyhl (früher mit dem dicht daran belegenen Dornumersyhl eine gemeinschaftliche Schleuse besitzend) hat einen sehr guten zur Aufnahme von mittelgroßen Schiffen geeigneten Hafen, welcher durch das 1810 gebaute schöne Syhl geschlossen wird. Es führt die Produkte des westlichen Theils des Amts Esens und der Herrlichkeit Dornum aus; besaß Ende 1838: 12 See- und 1 Fluß- und Wattschiff, zusammen 317 Last haltend, und zwar 12 von 20 bis 50 und 1 von 2 bis 20 Last.

Schifffahrt des Platzes:

	Ein- und ausgelaufen sind Schiffe:							Davon sind	abgefahren		
	Gesammtzahl.	einheimische.	fremde.	v. 2 bis 20 Last.	v. 20 bis 50 Last.	v. 50 bis 100 Last.	über 100 Last.	eingelaufen.	einheimische.	fremde.	Gesammtzahl.
1827	80	78	2	—	—	—	—	—	—	—	—
1828	63	61	2	—	—	—	—	—	—	—	—
1829	65	61	4	—	—	—	—	—	—	—	—
1830	53	49	4	—	—	—	—	—	—	—	—
1831	26	26	—	8	18	—	—	17	9	—	9
1834	36	33	3	14	22	—	—	13	22	1	23
1835	46	42	4	zusammen 899 Last.				13	29	4	33
1836	58	46	12	„ 1129 „				18	33	7	40
1837	43	40	3	„ 710 „				14	28	1	29
1838	52	51	1	„ 913 „				12	40	—	40

11) Greetsyhl, an der Nordwestküste Ostfrieslands an dem Seebusen Ley belegen, hat einen geräumigen, im Jahre 1804 beträchtlich erweiterten und verbesserten Hafen, dessen Eingang durch zwei Dämme geschützt ist. Läge nicht ein etwa ¾ Meilen breites seichtes Watt zwischen dem Hafen und dem

Ley, so würde dieser Platz sehr geeignet zum Seehandel erscheinen, welcher sich jetzt auf etwas Getreide- und Rappsaat-Ausfuhr, und auf die Einfuhr von Torf, Muschelschalen, Sand u. s. w. beschränkt. Mit Emden ist Greetsyhl durch das Syhlmönker Diep in Verbindung gesetzt; nach Borkum geht regelmäßig ein Fährschiff.

Greetsyhl besaß 1838: 4 See- und 4 Fluß- und Wattschiffe von 169 Last Gehalt. Erstere sind 20 bis 50, Letztere 2 bis 20 Last groß.

Im Hafen von Greetsyhl sind Schiffe

	ein- und ausgelaufen:							Davon sind			
									abgefahren		
	Gesammtzahl.	einheimische.	fremde.	v. 2 bis 20 Last.	v. 20 bis 50 Last.	v. 50 bis 100 Last.	über 100 Last.	eingelaufen.	einheimische.	fremde.	Gesammtzahl.
1827	35	33	2	—	—	—	—	—	—	—	—
1828	32	26	6	—	—	—	—	—	—	—	—
1829	21	16	5	—	—	—	—	—	—	—	—
1830	19	18	1	—	—	—	—	—	—	—	—
1831	20	17	3	9	11	—	—	10	9	1	10
1834	28	22	6	13	13	2	—	16	10	2	12
1835	14	10	4	zusammen 294 Last.				5	9	3	9
1836	15	14	1	" 338 "				7	8	—	8
1837	28	23	5	" 632 "				16	9	3	12
1838	32	28	4	" 524 "				14	16	2	18

12) Oldersum ist am rechten Emsufer zwischen Emden und Leer belegen. Der alte Ausfluß des Amts-Auricher Vehntiefs geht durch den Ort und dessen Syhl, wodurch ein ziemlich geräumiger, mit Kajungen eingefaßter und sicherer Hafen gebildet

wird. Da jedoch außer mit Holz als Import- und mit Ziegelwaaren als Export-Artikel der Flecken fast keinen direkten Handel treibt, so wird der Hafen wenig besucht. Von vielen Vehnschiffern wird derselbe jedoch als Winterlager benutzt. Oldersum hat 7 eigene See- und 4 Fluß- und Wattschiffe, 214 Last haltend, nämlich 7 von 20 bis 50, 3 von 2 bis 20, 1 unter 2 Last. Schiffverkehr:

	Ein- und ausgelaufen sind Schiffe:							Davon sind			
									abgefahren		
	Gesammtzahl.	einheimische.	fremde.	v. 2 bis 20 Last.	v. 20 bis 50 Last.	v. 50 bis 100 Last.	über 100 Last.	eingelaufen.	einheimische.	fremde.	Gesammtzahl.
1827	332	316	16	203	129	—	—	130	192	10	202
1828	310	306	4	191	119	—	—	119	190	1	191
1829	263	253	10	176	87	—	—	106	151	6	157
1830	244	233	11	171	71	2	—	94	141	9	150
1831	177	174	3	117	60	—	—	67	110	—	110
1834	12	12	—	7	5	—	—	8	4	—	4
1835	198	183	15	zusammen 2995 Last.				95	95	8	103
1836	223	209	14	" 3368 "				90	128	5	133
1837	165	160	5	" 2563 "				72	91	2	93
1838	234	229	5	" 3390 "				81	150	3	153

13) Oldersum gegenüber im Amte Jemgum liegen Hatzum und Ditzum, Letzteres mit einem kleinen Hafen, in welchem einiger Handel mit Erzeugnissen der Umgegend getrieben wird. Ditzum beschäftigt sich auch mit dem Sardellenfange und besitzt 2 See- und 8 Fluß- und Wattschiffe (149 Last); Hatzum nur 3 Fluß- und Wattschiffe (8 Last).

Schifffahrt beider Plätze:

		Ein- und ausgelaufen sind Schiffe:							Davon sind			
										abgefahren:		
		Gesammtzahl.	einheimische.	fremde.	v. 2 bis 20 Last.	v. 20 bis 50 Last.	v. 50 bis 100 Last.	über 100 Last.	eingelaufen.	einheimische.	fremde.	Gesammtzahl.
1827.	Hatzum	172	137	35	130	37	5	—	48	94	30	124
	Ditzum	17	13	4	—	—	—	—	—	—	—	—
1828.	Hatzum	134	117	17	100	33	1	—	45	74	15	89
	Ditzum	42	31	11	—	—	—	—	—	—	—	—
1829.	Hatzum	159	126	33	109	47	3	—	47	92	20	112
	Ditzum	19	16	3	—	—	—	—	—	—	—	—
1830.	Hatzum	178	149	29	134	44	—	—	41	112	25	137
	Ditzum	30	19	11	—	—	—	—	—	—	—	—
1831.	Hatzum	77	64	13	52	25	—	—	20	51	6	57
	Ditzum	17	15	2	11	6	—	—	10	5	2	7
1834.	Hatzum	544	445	99	387	149	7	1	252	222	70	292
	Ditzum	5	4	1	2	3	—	—	—	4	1	5
1835.	Hatzum	267	212	55		zusammen	3992 Last.		105	126	36	162
	Ditzum	43	31	12			777 Last.		10	21	12	33
1836.	Hatzum	241	185	56		zusammen	4065 Last.		83	119	39	158
	Ditzum	42	34	8			834 Last.		19	16	7	23
1837.	Hatzum	333	283	50		zusammen	4321 Last.		141	168	24	192
	Ditzum	48	48	—			1117 Last.		16	32	—	32
1838.	Hatzum	293	262	31		zusammen	4058 Last.		119	150	24	174
	Ditzum	65	58	7			1512 Last.		27	31	7	38

14) Rhauderwestervehn, Rhauderostervehn, Rhaudermoor, Rhauderwyk, Holtermoor, Langholt. — Obgleich diese im Amte Stickhausen zusammenhängend belegenen Moorkolonien fast keinen Eigenhandel, außer mit Torf, treiben, so besitzen sie doch zur Frachtfahrt eine bedeutende Zahl von Schiffen. Ihr gemeinschaftliches, zum Theil eingedeichtes, Tief hält großentheils Ebbe und Fluth. Es mündet in die Sagelter Ems, aus welcher man in die Leda, und von dieser bei Leerort in die Ems gelangt. Im Jahre 1838 hatten die Bewohner dieser Vehne 48 See (darunter 23 mit Registernummern) und 142 Watt- und Flußschiffe, zusammen 1010 Last haltend, und zwar 7 von 20 bis 50 Last, 91 von 2 bis 20 Last, 92 unter 2 Last.

Außer den im Vorstehenden genannten, für die Schifffahrt und den Handel Ostfrieslands wichtigsten Plätzen, besaßen noch folgende Orte die nebenbezeichneten Fahrzeuge, welche theils zu Eigenhandel (vorzüglich mit Torf, sonstigen Vehnprodukten, Fischen u. s. w.), theils zur Frachtfahrt verwendet werden.

a) Die Vehnkolonien im Amte Aurich: Riepe, Ochtelbur, Bangstede, Westerende und Fahne, Wiegoldsbur, Bedecaspel, Auricholdendorfervehn, Ostgroßevehn, Westgroßevehn, Spetzervehn, Neuevehn, Iheringsvehn, Bockzetelervehn, Lübbersvehn, Hüllenervehn, Ihlowervehn und Ludwigsdorf — besitzen 59 See- und 207 Watt- und Flußschiffe zu 2557 Last Trächtigkeit, nämlich 50 Fahrzeuge von 20 bis 50, 196 von 2 bis 20, 20 unter 2 Last.

b) Im Amtsbezirke Berum besitzen Neßmersyhl, die Inseln Norderney und Baltrum 2 See- und 55 Watt- und Flußschiffe (439 Last), worunter 7 zwischen 20 und 50 Last, 35 zwischen 2 und 20, 15 unter 2 Last.

c) Petkum und Vehnker Tief im Amte Emden haben 3 Watt- und Flußschiffe, 16 Last tragend.

d) Die Inseln Langeroog und Spiekeroog, zum Amte Esens gehörig, besitzen 6 See- nebst 4 Watt- und Flußschiffen zu 188 Last.

e) Griemersum und die Insel Borkum Amts Greetsyhl, 12 Watt- und Flußschiffe (68 Last).

f) Im Amte Jemgum haben Jemgum, Bingum, Soltborg und Coldeborgstersyhl 26 Watt- und Flußschiffe mit 72 Lasten.

g) Warsingsvehn Amts Leer, besitzt 12 See- nebst 9 Watt- und Flußschiffen (345 Last), worunter 8 zwischen 20 und 50, 13 zwischen 2 und 20 Last halten.

h) Die zum Amte Norden gehörige Insel Juist hat 4 Seeschiffe zwischen 20 und 50 Last, nebst 2 Watt- und Flußschiffen, zusammen 100 Last tragend.

i) Sticklenkampervehn und Nordgeorgsvehn im Amte Stickhausen, 1 See- und 17 Watt- und Flußschiffe (65 Last).

k) Dorumersyhl endlich besitzt 2 Seeschiffe zwischen 20 und 50 Last nebst 4 Watt- und Flußschiffen, zusammen 104 Last haltend.

In sämmtlichen Häfen und Landungsplätzen des Landdrostei-Bezirks Aurich sind an einheimischen und fremden See- und Wattenschiffen (über 2 Last Trächtigkeit) eingelaufen und daraus wieder abgefahren:

Im Jahre	Eingelaufen:				Mit Landesprodukten abgefahren:	
	einheimische	fremde	zusammen	Darunter über 50 Last tragende	einheimische	fremde
1826	2594	575	3169	74	1062	307
1827	2713	475	3188	173	1117	234
1828	2708	495	3203	137	1106	228
1829	2513	443	2956	98	1058	204
1830	2522	459	2981	119	1008	224
1831	2501	411	2912	146	963	181
1832	2682	354	3036	125	1139	174
1833	2801	810	3611	168	1097	393
1834	2812	507	3319	95	1086	237
1835	2669	579	3248	—	1153	345
1836	2797	631	3428	—	1241	381
1837	3082	568	3650	—	1293	324
1838	3013	511	3524	—	1301	293

Der Nationalität nach befanden sich darunter

Hafen, Syhl.	Jahr.	Einheimische.	Holländische.	Oldenburgische.	Stadt-Bremische.	Hamburgische.	Dänische.	Preußische.	Schwedische.	Englische.	Zusammen.
Halte	1. Dez. 1826/27	230	34	3	—	—	—	—	4	27	298
	» » 1827/28	288	26	4	—	—	—	—	6	28	352
	» » 1828/29	284	22	4	—	—	—	—	2	34	346
	» » 1829/30	353	31	4	—	—	2	—	1	28	419
	» » 1830/31	405	8	4	—	—	—	—	—	34	451
	» » 1833/34	227	8	13	—	—	—	—	—	3	251
	1835	218	24	12	—	—	—	—	—	5	259
	1836	152	42	5	—	—	8	—	1	14	222
	1837	209	49	9	—	—	—	—	—	22	289
	1838	200	41	3	—	—	1	—	—	21	266
Weener......	1. Dez. 1826/27	100	1	—	—	—	—	—	—	—	101
	» » 1827/28	79	3	1	—	—	—	—	—	—	83
	» » 1828/29	61	8	2	—	—	—	—	—	—	71
	» » 1829/30	68	4	—	—	—	—	—	—	—	72
	» » 1830/31	80	8	—	—	—	—	—	—	4	92
	» » 1831/32	75	8	—	—	—	1	—	—	—	84
	» » 1833/34	83	15	—	—	—	3	—	—	—	101
	1835	67	10	—	—	—	—	—	—	—	77
	1836	63	24	—	—	—	1	—	—	—	88
	1837	81	11	1	—	—	—	—	—	—	93
	1838	96	3	—	—	—	—	—	—	—	99
Leer	1. Dez. 1826/27	797	28	9	—	—	10	—	—	14	858
	» » 1827/28	677	22	38	1	1	18	—	—	23	780
	» » 1828/29	642	25	18	—	—	6	—	—	73	764
	» » 1829/30	697	26	23	—	—	8	12	—	42	808
	» » 1830/31	687	49	35	—	2	7	6	—	42	828
	» » 1831/32	633	63	33	—	2	16	1	3	31	782
	» » 1833/34	746	64	5	—	—	33	—	—	33	881
	1835	631	104	99	—	—	19	—	—	37	890
	1836	765	159	86	—	—	22	—	2	30	1064
	1837	913	71	103	—	—	22	—	2	49	1160
	1838	880	70	98	—	—	18	—	—	47	1113

Hafen, Syhl.	Jahr.	Einheimische.	Holländische.	Oldenburgische.	Stadt-Bremische.	Hamburgische.	Dänische.	Preußische.	Schwedische.	Englische.	Zusammen.
Ditzum	1. Dez. $18\frac{26}{27}$	13	1	3	—	—	—	—	—	—	17
	» » $18\frac{27}{28}$	31	11	—	—	—	—	—	—	—	42
	» » $18\frac{28}{29}$	16	3	—	—	—	—	—	—	—	19
	» » $18\frac{29}{30}$	19	11	—	—	—	—	—	—	—	30
	» » $18\frac{30}{31}$	15	2	—	—	—	—	—	—	—	17
	» » $18\frac{33}{34}$	4	1	—	—	—	—	—	—	—	5
	1835	31	12	—	—	—	—	—	—	—	43
	1836	34	5	3	—	—	—	—	—	—	42
	1837	48	—	—	—	—	—	—	—	—	48
	1838	58	6	1	—	—	—	—	—	—	65
Emswachtschiff und Hatzum	1. Dez. $18\frac{26}{27}$	137	21	12	—	—	—	—	—	2	172
	» » $18\frac{27}{28}$	117	16	1	—	—	—	—	—	—	134
	» » $18\frac{28}{29}$	126	7	22	—	4	—	—	—	—	159
	» » $18\frac{29}{30}$	149	20	7	—	—	2	—	—	—	178
	» » $18\frac{30}{31}$	174	1	13	—	—	5	—	—	3	196
	» » $18\frac{33}{34}$	445	58	36	—	—	1	—	—	3	543
	1835	212	22	30	—	—	3	—	—	—	267
	1836	185	24	26	—	4	2	—	—	—	241
	1837	283	9	35	—	—	2	—	—	4	333
	1838	262	9	19	—	2	1	—	—	—	293
Oldersum	1. Dez. $18\frac{26}{27}$	316	4	12	—	—	—	—	—	—	332
	» » $18\frac{27}{28}$	306	—	3	—	—	1	—	—	—	310
	» » $18\frac{28}{29}$	253	—	9	—	—	1	—	—	—	263
	» » $18\frac{29}{30}$	233	3	8	—	—	—	—	—	—	244
	» » $18\frac{30}{31}$	174	3	—	—	—	—	—	—	—	177
	» » $18\frac{33}{34}$	12	—	—	—	—	—	—	—	—	12
	1835	183	12	3	—	—	—	—	—	—	198
	1836	209	9	5	—	—	—	—	—	—	223
	1837	160	4	1	—	—	—	—	—	—	165
	1838	229	3	2	—	—	—	—	—	—	234

Hafen, Syhl.	Jahr.	Einheimische.	Holländische.	Oldenburgische.	Stadt-Bremische.	Hamburgische.	Dänische.	Preußische.	Schwedische.	Englische.	Zusammen.
Petkum	1. Dez. $18\frac{26}{27}$	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2
	» » $18\frac{27}{28}$	2	4	—	—	—	—	—	—	—	6
	» » $18\frac{28}{29}$	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
	» » $18\frac{29}{30}$	3	—	—	—	—	—	—	—	—	3
	» » $18\frac{30}{31}$	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» » $18\frac{33}{34}$	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1835	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1836	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
	1837	28	—	3	—	—	—	—	—	—	31
	1838	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Emden	1. Dez. $18\frac{26}{27}$	579	146	12	—	5	60	—	—	6	808
	» » $18\frac{27}{28}$	614	104	8	3	5	93	2	—	—	829
	» » $18\frac{28}{29}$	554	61	10	—	7	58	—	2	2	694
	» » $18\frac{29}{30}$	534	78	12	—	2	62	4	2	6	700
	» » $18\frac{30}{31}$	543	88	9	—	10	41	3	1	—	695
	» » $18\frac{33}{34}$	657	99	9	—	2	10	—	6	4	787
	1835	627	89	3	—	—	25	—	—	—	744
	1836	544	58	8	—	—	2	—	—	—	612
	1837	653	95	12	—	—	12	—	2	2	776
	1838	562	77	9	1	—	2	—	2	—	653
Larrelt.......	1. Dez. $18\frac{26}{27}$	10	—	2	—	—	—	—	—	—	12
	» » $18\frac{27}{28}$	22	5	—	—	—	3	—	—	—	30
	» » $18\frac{28}{29}$	14	1	—	—	—	—	—	—	—	15
	» » $18\frac{29}{30}$	5	3	1	—	—	—	—	—	—	9
	» » $18\frac{30}{31}$	2	1	—	—	—	—	—	—	—	3
	» » $18\frac{33}{34}$	10	4	—	—	—	—	—	—	—	14
	1835	5	—	—	—	—	—	—	—	—	5
	1836	18	—	—	—	—	—	—	—	—	18
	1837	17	—	1	—	—	—	—	—	—	18
	1838	19	2	—	—	—	—	—	—	—	21

Hafen, Syhl.	Jahr.	Einheimische.	Holländische.	Oldenburgische.	Stadt-Bremische.	Hamburgische.	Dänische.	Preußische.	Schwedische.	Englische.	Zusammen.
Greetsyhl	1. Dez. $18\frac{26}{27}$	33	1	—	—	—	1	—	—	—	35
	» » $18\frac{27}{28}$	26	—	—	—	—	6	—	—	—	32
	» » $18\frac{28}{29}$	16	1	—	—	—	4	—	—	—	21
	» » $18\frac{29}{30}$	18	—	—	—	—	1	—	—	—	19
	» » $18\frac{30}{31}$	17	—	—	—	1	2	—	—	—	20
	» » $18\frac{33}{34}$	22	2	—	—	—	—	4	—	—	28
	1835	10	4	—	—	—	—	—	—	—	14
	1836	14	—	—	—	—	1	—	—	—	15
	1837	23	3	—	—	—	2	—	—	—	28
	1838	28	1	2	—	—	1	—	—	—	32
Norden	1. Dez. $18\frac{26}{27}$	167	1	2	—	—	25	—	—	—	195
	» » $18\frac{27}{28}$	148	12	—	—	—	27	—	—	—	187
	» » $18\frac{28}{29}$	155	10	—	—	—	17	—	—	—	182
	» » $18\frac{29}{30}$	138	11	—	—	—	17	1	—	—	167
	» » $18\frac{30}{31}$	135	7	—	—	—	12	—	—	—	154
	» » $18\frac{33}{34}$	250	32	2	—	—	—	—	—	—	284
	1835	248	41	1	—	2	—	—	—	—	292
	1836	203	16	—	—	—	2	—	—	—	221
	1837	264	27	5	—	—	—	—	—	—	296
	1838	210	28	1	—	—	—	—	—	—	239
Norddeich	1. Dez. $18\frac{26}{27}$	1	—	—	—	—	4	—	—	—	5
	» » $18\frac{27}{28}$	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2
	» » $18\frac{28}{29}$	4	—	1	—	—	—	—	—	—	5
	» » $18\frac{29}{30}$	2	—	—	—	2	—	—	—	2	6
	» » $18\frac{30}{31}$	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2
	» » $18\frac{33}{34}$	4	—	—	—	—	—	—	—	—	4
	1835	1	—	—	—	—	1	—	—	—	2
	1836	3	—	—	—	—	—	—	—	—	3
	1837	3	—	—	—	—	2	—	—	—	5
	1838	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1

Hafen, Syhl.	Jahr.	Einheimische.	Holländische.	Oldenburgische.	Stadt-Bremische.	Hamburgische.	Dänische.	Preußische.	Schwedische.	Englische.	Zusammen.
Neßmersyhl ...	1. Dez. $18\frac{26}{27}$	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2
	» » $18\frac{27}{28}$	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
	» » $18\frac{28}{29}$	3	—	—	—	—	—	—	—	—	3
	» » $18\frac{29}{30}$	4	—	1	—	—	—	—	—	—	5
	» » $18\frac{30}{31}$	9	—	—	—	—	—	—	—	—	9
	» » $18\frac{33}{34}$	7	—	—	—	—	—	—	—	—	7
	1835	10	—	—	—	—	—	—	—	—	10
	1836	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2
	1837	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
	1838	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Westerakkumer-syhl.......	1. Dez. $18\frac{26}{27}$	78	2	—	—	—	—	—	—	—	80
	» » $18\frac{27}{28}$	61	2	—	—	—	—	—	—	—	63
	» » $18\frac{28}{29}$	61	2	2	—	—	—	—	—	—	65
	» » $18\frac{29}{30}$	49	3	1	—	—	—	—	—	—	53
	» » $18\frac{30}{31}$	26	—	—	—	—	—	—	—	—	26
	» » $18\frac{33}{34}$	33	2	1	—	—	—	—	—	—	36
	1835	42	4	—	—	—	—	—	—	—	46
	1836	46	4	8	—	—	—	—	—	—	58
	1837	40	2	1	—	—	—	—	—	—	43
	1838	51	1	—	—	—	—	—	—	—	52
Bensersyhl ...	1. Dez. $18\frac{26}{27}$	22	—	4	—	—	—	—	—	—	26
	» » $18\frac{27}{28}$	40	—	—	—	—	—	—	—	2	42
	» » $18\frac{28}{29}$	70	—	9	—	—	—	—	—	—	79
	» » $18\frac{29}{30}$	82	1	5	—	—	—	—	—	—	88
	» » $18\frac{30}{31}$	74	—	3	—	—	—	—	—	—	77
	» » $18\frac{33}{34}$	63	1	—	—	—	—	—	—	—	64
	1835	55	1	2	—	—	—	—	—	—	58
	1836	80	1	9	—	—	—	—	—	—	90
	1837	74	—	2	—	—	—	—	—	—	76
	1838	88	—	2	—	—	—	—	—	—	90

Hafen, Syhl.	Jahr.	Einheimische.	Holländische.	Oldenburgische.	Stadt-Bremische.	Hamburgische.	Dänische.	Preußische.	Schwedische.	Englische.	Zusammen.
Neuharrlingersyhl .	1. Dez. $18\frac{26}{27}$	65	1	1	—	—	—	—	—	1	68
	» » $18\frac{27}{28}$	93	4	1	—	2	—	—	—	—	100
	» » $18\frac{28}{29}$	79	2	2	—	2	—	—	—	—	85
	» » $18\frac{29}{30}$	48	1	2	—	—	2	—	—	—	53
	» » $18\frac{30}{31}$	48	1	3	—	—	—	—	—	—	52
	» » $18\frac{33}{34}$	59	—	2	—	—	—	—	—	—	61
	1835	80	—	4	—	—	—	—	—	—	84
	1836	89	2	14	—	—	—	—	—	—	105
	1837	80	3	11	—	—	—	—	—	—	94
	1838	67	2	7	—	—	—	—	—	—	76
Karolinensyhl.....	1. Dez. $18\frac{26}{27}$	161	5	11	—	—	—	—	—	—	177
	» » $18\frac{27}{28}$	201	—	5	2	2	—	—	—	—	210
	» » $18\frac{28}{29}$	174	7	3	—	—	—	—	—	—	184
	» » $18\frac{29}{30}$	120	1	6	—	—	—	—	—	—	127
	» » $18\frac{30}{31}$	110	—	3	—	—	—	—	—	—	113
	» » $18\frac{33}{34}$	190	4	9	—	—	—	—	—	—	203
	1835	249	4	6	—	—	—	—	—	—	259
	1836	271	—	13	—	—	—	—	—	—	284
	1837	205	3	5	—	—	1	—	—	—	214
	1838	260	6	22	—	—	—	—	—	—	288

Zusammenstellung.

	$18\frac{26}{27}$	2713	245	71	—	5	100	—	4	50	3188
	$18\frac{27}{28}$	2708	209	61	6	10	148	2	6	53	3203
	$18\frac{28}{29}$	2513	149	82	—	13	86	—	4	109	2956
	$18\frac{29}{30}$	2519	193	70	—	4	94	17	3	78	2978
	$18\frac{30}{31}$	2504	168	70	—	13	67	9	1	83	2915
	$18\frac{33}{34}$	2812	290	77	—	2	47	4	6	43	3281
	1835	2669	327	160	—	2	48	—	—	42	3248
	1836	2679	344	177	—	4	38	—	3	44	3289
	1837	3082	277	189	—	—	41	—	4	77	3670
	1838	3758	243	144	1	2	23	—	2	68	3236

Beispielsweise gingen ab:

	1835.	1836.	1837.
nach Amerika	—	2	7
» Baltimore	—	6	2
» Bordeaux	—	3	3
» Newyork	—	4	3
» Portugal	4	6	—
» Triest	1	—	—

Es liefen ein:

	1835.	1836.	1837.
von Amerika	—	—	1
» Baltimore	—	—	4
» Bordeaux	7	5	6
» Boston	—	1	—
» Cette	1	1	1
» Lissabon	—	1	—
» Newyork	—	2	—
» St. Ubes	1	1	1
» Triest	1	1	—

Die Rheder des Landdrostei-Bezirks Aurich halten nachbezeichnete Maßregeln, theils für nothwendig, wenn Handel und Schifffahrt sich heben oder auch nur dauernd sich in einigermaßen günstigen Verhältnissen erhalten sollen; theils wenigstens für höchst wünschenswerth:

1) Den Anschluß des nordwestdeutschen Zollvereins an den großen Deutschen Zollverein, mindestens aber erhebliche Verkehrs-Erleichterungen auf der südwestlichen Grenze unseres Königreichs.

2) Die gründliche Verbesserung und Sicherung des Wasserweges vom Ausflusse der Ems bis zur Preußischen Grenze (z. B. durch Betonnung des Fahrwassers, welche jetzt nur bis Emden Statt findet); sodann die Fortsetzung dieser Korrektions-Arbeiten auf Preußischem Gebiete bis zur Lippe, oder doch wenigstens bis Münster.

3) Die Wiederherstellung einer Depositen-, Leih- und Diskonto-Bank, als des geeignetsten kräftigsten Mittels zur Beförderung und Belebung des Umsatzes und stockenden Geldumlaufs. Die provisorische Ständeversammlung hat im Jahre 1819 wegen Errichtung einer Bank einen Antrag an die Regierung gelangen lassen, der jedoch ohne Folge geblieben ist.

4) Eine Ermäßigung der Eingangs-Abgaben von Waren, die direkt aus den Produktionsländern unter einer Deutschen Flagge eingeführt werden.

5) Die Gleichstellung der Schiffs-Abgaben mit Dänemark, Frankreich, einigen südamerikanischen Staaten; sowie die Ausdehnung der Vortheile, welche die Hannoversche Flagge in Folge der mit einigen Ländern z. B. den nordamerikanischen Freistaaten, dem Königreiche der Niederlande, abgeschlossenen Verträge für direkte Importen genießt, auf indirekte Importen. Die Erreichung dieses Vortheils ist um so nothwendiger, weil andere seefahrende Staaten ihn sich zu verschaffen gewußt haben; ist um so billiger, weil unsere Gesetzgebung einen derartigen Unterschied bis jetzt nicht macht. Der neuerlich mit Schweden und Norwegen abgeschlossene Vertrag könnte dabei als Muster dienen, indem die Schiffe beider Staaten und deren Ladungen dadurch auf völlig gleichen Fuß gestellt sind.

Wann wird die schöne Zeit erscheinen, wo eine gemeinsame **Deutsche** Flagge auf den Schiffen unseres Vaterlandes weht?!

6) Die Einrichtung einer Quarantaine-Anstalt in der Nähe der Emsmündung, statt des sehr entlegenen Christiansand in Norwegen.

7) Daß dem nicht selten eintretenden Mangel an barem Silbergelde dadurch abgeholfen werde, daß die öffentlichen Kassen die Pistole zu dem im Verkehre gewöhnlichen Kourse von 5 Rthlr. 16 Ggr. und nicht wie bis jetzt nur ⅓ Ggr. niedriger annehmen.

8) Bekanntmachung der Ein= und Ausfuhren und Veröffentlichung von Handels=Nachrichten durch die Embdener Zeitung.

9) Befragung des Handelsstandes in allen Angelegenheiten, welche auf Gewerbe und Handel Einfluß haben.

3) Handel und Seeschifffahrt der Häfen in den Landdrostei=Bezirken Stade und Lüneburg.

Kein Theil Deutschlands hat für Schifffahrt und Handel eine so günstige Lage, als die Hannoversche Provinz Bremen. Sie berührt die Nordsee; zwei Hauptströme, die Elbe nordöstlich, die Weser südwestlich, schließen sie ein. Die Este, Luhe, Schwinge, Oste, Geeste, Wümme und mehrere kleinere Flüsse laden zur Benutzung als Wasserstraßen und zur Vervollständigung durch Kanal=Anlagen ein; der Boden des weiter zurückliegenden Binnenlandes ist dem Landstraßenbau günstig; eine Menge verschiedenartiger eigener Erzeugnisse fordert zum Eigenhandel auf: — alle Umstände scheinen diese Provinz zum großen Zentralpunkte des Land= und See=Verkehrs mindestens für Deutschland zu bestimmen und dennoch ist der Handel gering und auch die Schifffahrt verhältnißmäßig nicht bedeutend. Die Fische, welche ihre Bewohner kaufen, sind in der Nähe ihrer Ufer größtentheils von fremden Fischern gefangen; Holländer und Dänen holen aus dem Lande Rappsaat und Torf ab; Städte zählt die Provinz nur zwei; wenige große Kaufleute finden sich, und der kleine Kaufmann empfängt seine Waren gewöhnlich aus Hamburg und Bremen.

Diese Thatsachen sind zwar geeignet, Verwunderung zu erregen, allein demungeachtet lassen sie sich aus sonstigen Verhältnissen und deren Entstehung leicht erklären. Die Marschen des Bremischen wurden erst spät eingedeicht, und als dieses geschehen war, gab deren Kultur so lohnenden Erwerb, so

genügende Beschäftigung, daß die Bewohner es vorzogen, dem Ackerbau alle ihre Kräfte zu widmen; eine Ursache, die auch jetzt noch in voller Kraft fortwirkt und daneben die Ausdehnung der eigentlich gewerblichen Betriebe verhinderte.

Dennoch hatte die früher noch günstigere Lage der Stadt Stade schon früh Schifffahrt und Handel in nicht unbedeutendem Umfange dorthin gezogen; Stade war Mitglied des Hansebundes; eine aus Antwerpen vertriebene Englische Kompagnie fand 1587, ungeachtet der Protestationen Hamburgs, daselbst Aufnahme, und trug zur Belebung des Platzes viel bei, verlegte jedoch schon 1612 ihren Sitz nach Hamburg. Der Verkehr in Stade nahm von der Zeit an immer mehr ab, und die erbärmliche Beschaffenheit des Fahrwassers der Schwinge hat diesen Ort fast zur Landstadt gemacht.

Buxtehude, gleich vortheilhaft belegen, trat schon 1369 in den Hansebund, hielt sich länger, und erst der dreißigjährige Krieg, sowie die 1664 wüthende Pest, bewirkten den Verfall des Handels und Wohlstandes der Stadt. Die Thätigkeit und der Unternehmungsgeist der jetzigen Generation seiner Bewohner haben Industrie und Verkehr schon sehr wieder gehoben, was noch mehr der Fall sein würde, wenn von Seiten der Regierung darauf gehalten würde, daß die Wasser-Verbindung mit Hamburg (Este) in gutem Stande wäre und bliebe, sowie daß die zur Harburg-Bremer Straße führende Chaussee ihre baldige Vollendung erhielte.

Bremervörde nahm den dritten Platz ein und ist auch jetzt Zentralpunkt des Binnenverkehrs, blieb jedoch für den großen Handel eben so sehr ohne Wichtigkeit, als Neuhaus an der Oste, obgleich dessen Hafen in Kriegszeiten oft sehr belebt war.

Von den Orten am Hannoverschen Weser-Ufer erhob zu jener Zeit sich keiner zu irgend einer Bedeutsamkeit. Die schwedische Regierung seit 1648 wünschte Handel und Schifffahrt

zu befördern und richtete zunächst ihr Augenmerk auf die Mündung der Geeste. Sie erkannte die Wichtigkeit dieses Platzes und der erste (seitdem mehrfach wieder aufgenommene, jedoch bekanntlich erst vor kurzer Zeit verwirklichte) Plan zur Anlage eines Hafens daselbst, ging von ihr aus. Die häufigen Kriege der schwedischen Könige verhinderten jedoch nicht nur Verbesserungen, sondern hatten auch einen so nachtheiligen Einfluß auf den Handel und die Schifffahrt der Provinz, daß zur Zeit der Hannoverschen Erwerbung, im Jahre 1719, dieselben im traurigsten Zustande sich befanden. Ob damals noch möglich gewesen wäre, die bereits sehr gefährliche Konkurrenz der benachbarten großen Handelsstädte mit Erfolg zu bekämpfen, kann dahin gestellt bleiben, da Nichts dazu geschah. Erst unter König Georg des Dritten segensreicher Regierung wurden Pläne zur Beförderung des Handels im Großen gemacht, allein damals war es sicherlich zu spät. Wenn der Verkehr erst längere Zeit eine bestimmte Richtung genommen hat, so ist sehr schwer, denselben in eine andere Bahn zu bringen, falls nicht Natur-Ereignisse dazu helfen. Hamburg und Bremen, im Besitze großer Kapitale, umfassender Anstalten zur Erleichterung des Handels, weiter Verbindungen, machten das Emporkommen einer Nebenbuhlerin in der Nachbarschaft, wenn nicht unmöglich, doch höchst schwierig. Wenn es demungeachtet dem Dänischen Staate gelungen ist, vor den Thoren von Hamburg eine bedeutende Handelsstadt (Altona) zu gründen und zu erhalten; so gehört dieses Ereigniß nicht nur einer früheren Zeit an, sondern erklärt sich auch sowohl aus der isolirten Lage des Königreichs Dänemark, welche demselben möglich machte, die nöthigen Handels-Verordnungen kräftig zur Ausführung zu bringen, als auch aus dem seit langer Zeit von diesem Staate konsequent befolgten Systeme der Ausschließung Fremder in seinen Verkehrs-Angelegenheiten.

Schon der Umstand, daß der größte Theil der Bewohner

der Provinz Bremen seit vielen Jahren gewohnt ist, seine Bedürfnisse von den Hansestädten zu nehmen, verhinderte das Aufkommen größerer Kaufleute in der Provinz selbst; der leichte Absatz aber, welchen die Erzeugnisse des Bremischen in Hamburg und Bremen finden, ist nicht geeignet, die Produzenten zu größeren und entfernteren Handelsspekulationen aufzumuntern. Beide Handelsstädte verschaffen außerdem vielen Bewohnern des Herzogthums Beschäftigung und Verdienst, Tausende fahren z. B. auf deren Schiffen und auch die Bevölkerung hat nicht so sehr zugenommen, daß mehr Hände als Arbeit vorhanden wäre.

Wenn nun gleichwohl aus dem Vorbemerkten sich erklären läßt, weshalb die Provinz Bremen verhältnißmäßig so wenig eigene Schifffahrt und eigenen großen Handel treibt; so scheint doch auf den ersten Blick auffallend, daß auch der Zwischenhandel durch dieselbe nicht bedeutender ist. Ein Hauptgrund dieser Erscheinung möchte sein, daß beide große Handelsstädte ziemlich ähnliche Geschäfte und in denselben Artikeln treiben; kaum zu bezweifeln aber ist, daß, da doch schon jetzt (ungeachtet der langwierigen unsicheren Wasser-Verbindung) einiger Umsatz Statt findet, dieser durch verbesserte innere Kommunikationen mehr belebt werden könnte. Wenn die Regierung die Hindernisse, welche diesem Verkehre sich in den Weg legen, hinwegräumen kann und entfernt; so wird der Spekulationsgeist und die Industrie der Privaten das Übrige thun.

Über den Betrieb der See- und Flußschifffahrt auf den in die Elbe und Weser sich ergießenden hauptsächlichsten Binnengewässern geben die nachfolgenden Zusammenstellungen Auskunft. Die darin beschäftigten Schiffe tragen regelmäßig zwischen 2 und 20 Last, nur etwa 1½ Prozent der Gesammtzahl halten zwischen 20 und 50 Last (Burtehude, Otterndorf), etwa 2 Prozent, weniger als 2 Last (Neuhaus, Burtehude).

Eingelaufen sind:

Mit Bestimmung	1836.					1837.					1838.				
	Stückzahl	Lastgehalt	Davon beladen	Lastgehalt	in Ballast	Stückzahl	Lastgehalt	Davon beladen	Lastgehalt	in Ballast	Stückzahl	Lastgehalt	Davon beladen	Lastgehalt	in Ballast
a. für den Geestefluß	130	1383	48	386	82	131	1407½	56	505	75	188	2066	66	719	122
b. für die Wurster Syhle...	343	3319	158	1546½	185	371	3818	169	1716½	202	297	3111½	114	1112½	183
c. für Otterndorf	260	2183½	172	1224	88	251	2055	146	1187	105	231	2013	179	1445	52
d. für den Ostefluß	5232	39713	467	3350	4765	5810	43676	815	7152	4995	5807	44570	841	6637½	4966
e. für Freiburg.	370	2333	223	1343	147	387	2324	270	1617	117	367	2333½	226	1386½	141
f. für den Schwingefluß nach Stade..	1446	6370	1030	4600	416	1385	6152	1014	4920	371	1382	6675½	963	5226	419
g. für den Lühefluß	2093	8143½	1144	4286½	949	2230	8406½	1455	5477	775	2106	10029	1458	7358½	648
h. für den Estefluß	1822	11875½	995	5854½	827	2116	14858	1146	8709	970	2507	22500	1531	13965	976
Zusammen..	11696	75320½	4237	22590½	7459	12681	82697	5071	31283½	7610	12885	93298½	5378	37850	7507

Ausgelaufen sind:

Mit Bestimmung	1836. Stückzahl	1836. Lastgehalt	1836. Davon beladen	1836. Lastgehalt	1836. in Ballast	1837. Stückzahl	1837. Lastgehalt	1837. Davon beladen	1837. Lastgehalt	1837. in Ballast	1838. Stückzahl	1838. Lastgehalt	1838. Davon beladen	1838. Lastgehalt	1838. in Ballast
a. für den Geestefluß .	124	1310	85	888	39	120	1278½	83	933½	37	186	2042	142	1532	44
b. für die Wurster Syhle . .	341	3368	217	2037	124	365	3729	209	2086½	156	298	3152	152	1576	146
c. für Otterndorf	250	2125½	216	1724	34	250	2044	163	1427½	87	210	1858	176	1601½	34
d. für den Ostefluß . . .	5089	40201½	4966	38221½	123	5565	42494½	5447	41767	118	5491	43184	5443	42878	48
e. für Freiburg	277	1766	239	1483	38	303	1881½	243	1586	60	297	1938	246	1594	51
f. für den Schwingefluß nach Stade .	1361	5936½	955	2963	406	1378	6130	786	2662	592	1404	6665½	1007	5196½	307
g. für den Lühefluß . . .	1884	7334½	1561	6229½	323	2016	7660	1610	6206½	406	2002	11310	1519	9689½	483
h. für den Estefluß . . .	1675	10818½	1256	6867	419	2037	15218	1434	9775	603	2454	21333	1909	15529	545
Zusammen .	11001	72860½	9495	60413	1506	12034	80435½	9975	28844	2059	12342	91482½	10684	79596½	1658

Ein- und ausgelaufen sind also

Fahrzeuge: 1836: 22697. — 1837: 24715. — 1838: 25227.

Lastgehalt: 1836: 148181. — 1837: 163132. — 1838: 184781.

Der Nationalität nach befanden sich darunter:

Schiffe.	1836.	Lastgehalt.	1837.	Lastgehalt.	1838.	Lastgehalt.
Hannoversche	17876	108592	19280	120298½	20067	142574½
Dänische und Holsteinische .	3024	23496½	3492	26723	3383	26756½
Hamburgische	1531	13128	1653	13364	1399	11770½
Stadt Bremische.	26	512½	21	254	64	796
Oldenburgische.	169	1920	177	1870½	189	1875
Holländische	16	288	17	310	38	573
Englische (hauptsächlich Helgolander)	55	244	75	312	87	435½
Summe wie oben . .	22697	148181	24715	163132	25227	184781

Im Landdrostei-Bezirke Stade waren vorhanden:
am Schlusse des Jahres

1838. — 20 Seeschiffe, 789 Fluß- und Wattenschiffe, mit einem Gesammtgehalte von 6809 Lasten; nämlich 2 über 100 Last, 9 zwischen 50 und 100 Last, 43 von 20 bis 50 Last, 729 von 2 bis 20 Last, 26 unter 2 Last.

1837. — 18 Seeschiffe, 769 Fluß- und Wattenschiffe von zusammen 6592 Last Gehalt.

1836. — 21 Seeschiffe, 762 Fluß- und Wattenschiffe, mit einem Gesammtgehalte von 6855 Last.

1835. — 22 Seeschiffe, 733 Fluß- und Wattenschiffe mit zusammen 6628 Last.

Die Schiffe vertheilen sich auf die einzelnen Plätze folgendergestalt:

Hafenplätze:	Seeschiffe.	Watten- und Flußschiffe.	Lastgehalt.
Otterndorf	—	11	59
vor Otterndorf im Ausflusse der Medem	—	12	128
Altenbruch	—	3	18
Bassenfleth	—	2	18
Twielenfleth	—	22	130
Sandhörn	—	9	34
Mojenhörn und Elbdeich	—	41	173
Lühe, Hauptmannschaft Twielenfleth	—	59	242
Lühe, Hauptmannschaft Steinkirchen	—	11	32
Hutfleth	—	4	9
Wetternschleuse	—	2	4
Mojenhörn	—	2	6
Lühe, Hauptmannschaft Guderhandviertel	—	3	9

Hafenplätze:	Seeschiffe.	Watten- und Flußschiffe.	Lastgehalt.
Lühe, Hauptmannschaft Mittelnkirchen	—	7	19
Lühe, Hauptmannschaft Neuenkirchen	—	4	14
Borstel, Hauptmannschaft Jork	—	8	29
Borstel, Hauptmannschaft Borstel	—	32	155
Neuenschleuse	—	18	47
Wisch	—	19	53
Lühe, Hauptmannschaft Borstel	—	30	84
Este, Hauptmannschaft Moorende	—	26	151
» Hauptmannschaft Königreich	1	29	209
» Voigtei Hoveleswig.	—	5	21
» Vogtei Altklostergericht.	—	1	10
» Voigtei Cranz. . . .	4	33	334
» Hauptmannschaft Hasselwärder	—	4	25
Neuenfelde	1	23	126
Viersielen	—	6	35
Frankop	—	6	21
Auf der Rehde bei Ronnebeck und Rekum und in den Höhen von Vegesack und Bremerhafen	10	54	1874
Bremervörde	—	5	40
Hönau	—	1	8
Iselersheim	—	3	24
Mehndorf	—	1	8
Ostendorf	—	2	23
Pipenrick	—	1	4
Warstade	—	5	42
Neuhaus	—	9	62
Geversdorf	—	17	116

Hafenplätze:	Seeschiffe.	Watten- und Flußschiffe.	Lastgehalt.
Oberndorf	—	22	176
Osterholz	—	14	410
Weddewarden	—	4	21
Wremen	—	15	77
Padingbüttel	—	5	50
Dorum	—	2	12
Cappel	—	4	20
Osten	—	7	112
Horneburg	—	9	32
bei Vegesack	4	18	547
Leherhafen	—	2	16
Geestehafen	—	3	30
Stade	—	24	139
Freiburg	1	10	67
Bützfleth	—	4	11
Assel	—	16	135
Gauensiek	—	9	50
Mühlenhafen	—	2	6
Dornbusch	—	27	288
Neuland	—	10	81
Wischhafen	—	9	77
Krautsand	—	7	25
Burtehude	—	9	83

Der Aktivhandel des Herzogthums Bremen umfaßt vorzugsweise die natürlichen Erzeugnisse des Bodens und der Viehzucht, wohin Weizen, Rocken, Gerste, Hafer, Rappsaat, Torf, Holz, gebrannte und andere Steine, Vieh, Borke, Wolle, Wachs, Honig, Hanf, Flachs, Obst gehören. Einzelne Plätze, z. B. Burtehude, Ortschaften an der Oste, versenden jedoch auch (wie bereits bei Beschreibung des Elbhandels dargelegt ist) Erzeugnisse des Gewerbebetriebes, namentlich Kalk, gebrannte Steine, Öl, Ölkuchen, Leder.

Der Passivhandel ist gleichfalls mit den benachbarten großen Handelsstädten von Bedeutung. Die Einfuhren bestehen

vorzüglich in Kolonial-, Manufaktur- und Materialwaren, rohem Taback, Wein, Holz, einigen Getreidearten, Eisen, Steinen, Häuten, Kohlen, Fischen.

Über die Verkehrsverhältnisse der einzelnen Plätze ist bereits bei Darstellung des Elb- und Weserhandels — des Zusammenhanges wegen und weil der Verkehr dieser Hannoverschen Plätze nur ausnahmsweise eigentlicher Seehandel ist — das Wesentlichste beigebracht.

Die Schifffahrts-Abgaben sind auch in den Hannoverschen Häfen an der Elbe und Weser sehr mäßig. Außer einigen unbedeutenden Lokal-Abgaben erlegen die einheimischen und denselben gleichgestellten fremden Schiffe Nichts; die Schiffe nicht begünstigter Flaggen haben eine durch die Verordnung vom 30. Juni 1824 eingeführte s. g. extraordinaire Schiffs-Abgabe zu zahlen. Diese ist von Schiffen über zwei Kommerzlasten Tragfähigkeit: wenn sie ganz oder zum Theil beladen sind, 6 Ggr. für jede Kommerzlast; wenn sie leer ankommen, 2 Ggr. für jede Kommerzlast.

Erster Anhang.

Wallfischfang, Häringsfischerei.

1) Wallfischfang.

Als vor etwa 60 Jahren die Hannoversche Regierung zuerst ihre Aufmerksamkeit auf den bis dahin vernachlässigten Seehandel in den Herzogthümern Bremen und Verden richtete, ging sie von dem richtigen Grundsatze aus, daß die Fischerei gleichsam die Wiege desselben sei. Von allen Zweigen der Fischerei ist

aber unstreitig der Wallfischfang der ergiebigste; er gewährt oft über 100 Prozent und daneben rentirt das Kapital schon ein halbes Jahr nach den gemachten Auslagen. Auch hat das Bremensche zu der Grönlandsfahrt eine viel günstigere Lage, als die Dänischen, Schwedischen oder Preußischen Provinzen an der Ostsee; indem diese erst die beschwerliche Fahrt um das Kattegat und um den Skoggen herum, wozu verschiedene Winde erforderlich sind, machen müssen.

Es wurden im Jahre 1776 unter der Leitung achtungswerther Beamten zwei Schiffe auf den Grönlandsfang in der Mündung der Wümme auf Aktien ausgerüstet. Diese waren im Ganzen nicht glücklich; sie gewährten den Inhabern der Aktien nicht nur keinen Vortheil, sondern erforderten Zuschüsse, und sind im Jahre 1817 mit bedeutendem Verluste verkauft worden, nachdem sie 1815 zum letzten Male ausgelaufen waren. Auch wurden von Stade aus Schiffe auf den Wallfischfang ausgeschickt, diese hatten mehr Glück; in Folge der Französischen Invasion ist die Unternehmung aber aufgegeben.

Im Frühjahre 1787 rüsteten mehrere Eingesessene des Amts Blumenthal ein Kauffartheischiff von 120 Lasten auf Aktien zum Wallfischfange aus; Königl. Kurfürstl. Kommerzkollegium lieh dazu 4000 Rthlr. zinsfrei her und der Kommandeur Franz Fennekohl aus St. Magnus fuhr mit einer Besatzung von 35 Hannoveranern im April auf dem Georg den Dritten von der Rhede zu Farge ab. Der Werth ihres Fanges betrug im Jahre 1787: 4807 Rthlr., im Jahre 1788: 2699 Rthlr., später sind die Erträge bedeutender gewesen. Nach Beendigung der Okkupation rüstete ein Kaufmann zu Geversdorf auf der Oste einen Wallfischfänger aus und betrieb diese Fischerei mehrere Jahre lang mit Vortheil.

Im Jahre 1825 wurde, auf Veranlassung einiger Eingesessenen des Gerichts Leesum, das Schiff Hannover zu 7000

Rthlr. angekauft und zum Wallfischfange auf Aktien ausgerüstet. Es war eins der früher auf der Wümme ausgerüsteten Fahrzeuge, welches seitdem für Rechnung eines Bremer Kaufmanns gefahren hatte. Die Ausbeute desselben ist gewesen:

	Wallfische.	Robben.	Zusammen liefernd Speck, Quardelen.
1827..........	8	218	220
1828..........	2	1678	100
1829..........	1	175	7
1831..........	11	2800	270
1832..........	—	1030	38
1833..........	10	5000	485
1835..........	?	5000	900 Tonnen Thran
1836..........	12	4000	1200 » »

Nachdem bereits im Jahre 1834 der vergebliche Versuch gemacht war, einen Verein zur Beförderung des Wallfisch- und Robbenfangbetriebes zu bilden, verkaufte die Aktiengesellschaft ihr Schiff Hannover im Jahre 1836. Der Hannoversche Wallfischfang würde damit sein Ende erreicht haben, wenn nicht die Energie des Schiffbauherrn Lange dem Lande diesen wichtigen Erwerbszweig erhalten hätte. Er baute auf seiner Werft zum Grohn Gerichts Schönebeck den Grönlandsfahrer Hannover, sandte denselben für alleinige Rechnung aus und erhielt als Ausbeute im Jahre 1837 etwa 225 Tonnen Thran, im Jahre 1838 aber den reichen Segen von 12 Wallfischen und 3700 Stück Robben. Zum Lohne dafür, daß er dieses, einer Menge Hannoverscher Familien Unterhalt gewährende Unternehmen gemacht hat, sind Schwierigkeiten aller möglichen Art erhoben, um die Anlage der ihm unentbehrlichen Thranbrennerei in Grohn zu verhindern; obgleich man in London, Hamburg u. s. w. dergleichen Etablissements unbedenklich zuläßt.

Die Bemannung des Grönlandsfahrers besteht aus 56

Mann, von denen, außer dem Kommandeur und Arzt, folgende Personen höheren Rang haben: 1 Steuermann, 2 Speckschneider welche den Fisch zerlegen, 2 Harpunirer, 1 Oberzimmermann, 1 Bootsmann, 1 Schiemann, der für sämmtliche Fastagen sorgt, und 1 Koch. Die Mannschaft fährt auf Part, d. h. hat verhältnißmäßigen Antheil am Gewinne. Zwar ist der Erfolg des Wallfischfanges unsicherer als bei den meisten sonstigen Zweigen der Schifffahrt, allein Ein glückliches Jahr wiegt mehrere schlechte auf, und das Geschäft würde sogar ein sicheres und sehr gutes sein, wenn man Gelegenheit fände, den übrigen Theil des Jahrs Schiff und Mannschaft auf andere Weise zu beschäftigen.

2) Häringsfischerei.

Die Häringsfischerei wird innerhalb des Königreichs nur in Ostfriesland und zwar von Emden aus betrieben; obgleich unser Land auch den Häringsbuisen der Stadt Bremen den größten Theil der Bemannung, so wie einen Theil der zur Ausrüstung erforderlichen Gegenstände liefert. Schon 1553 war auf Veranlassung der Gräfin Theda in Emden eine Häringsfischerei-Anstalt errichtet, welche noch zu Ende des Jahrhunderts bestand. Im Jahre 1769 bildete sich daselbst eine neue Gesellschaft, welche zuerst 1770 mit 6 Buisen anfing, dann ihr Aktienkapital auf 603900 Fl. vergrößerte und obgleich anfänglich kränkelnd, unter dem Schutze des Imposts seit 1788 sich kräftiger erhob. Sie besaß 1805 schon 57 Buisen nebst 3 Jägerschiffen und setzte an 1500 Menschen in Thätigkeit. Für jede ausgehende Buise zahlte der Staat seit 1799: 300 Rthlr. Prämie, daher die Anstalt gut bestand, zumal die Fischerei durchgängig reichlich ausfiel; es gab Jahre, da der Ertrag jeder Buise im Durchschnitt auf 30 bis 40 Last Häring stieg. Die Zeitbegebenheiten verhinderten während 8 Jahren von 1806—13, das Auslaufen der Fahrzeuge. Die Gesellschaft, die jährlich Kosten auf deren Unterhaltung verwenden

mußte, kam zurück, lösete sich auf und verkaufte 1811 sämmtliche Buisen nebst Geräth, drei Jahre hernach die Gebäude. Es entstanden darauf vier neue Gesellschaften (worunter eine in Leer bis 1819) welche von 1814 an die Fischerei wieder, jede für sich, betrieben, doch mit geringem Erfolg.

Die große Fischereigesellschaft sandte 1815: 23, 1816: 24, 1817: 24 Buisen aus; 1818 die drei Embener Gesellschaften 52 Buisen und 3 Jäger. Im Jahre 1820 lös'te die eine dieser Gesellschaften sich auf und überließ ihr Eigenthum dem Kaufmann Abegg, welcher die Anstalt nach Enkhuizen versetzte; die übrigen beiden Gesellschaften sendeten noch 27 Buisen aus.

Seit 1824 haben folgende Absendungen und Erträge der sämmtlichen Fischereien Statt gefunden:

Jahr.	Buisen.	Jäger.	Last Häring.	Last Laberdan.
1824	25	3	384½	10
1825	26	3	399	17
1826	26	3	380	15
1827	24	3	394	12
1828	24	4	351	5
1829	24	3	224	17
1830	22	3	348	9½
1831	22	3	306	7
1832	19	3	279	7½
1833	18	1	302	7½
1834	16	1	323	4
1835	16	2	250	—
1836	16	2	312	9
1837	15	2	306	14
1838	13	2	255	20

Diese Häringsbuisen gehören jetzt drei Gesellschaften: Harmonie, Vissers Hoop, und Rathsherr von Cammenga; jede Buise fährt mit 13 bis 14 Mann und außer den etwa 250

Schiffsleuten auf Buisen und Jägern findet eine bedeutende Zahl von Personen (600 bis 700) in den Häringspackereien, bei den Arbeiten zur Ausrüstung der Schiffe u. s. w. Nahrung. Die jährliche Ausrüstung einer Buise erfordert im Durchschnitt einen Aufwand von 6900 bis 7000 Fl. Jede Buise hat 48 mit einander verbundene Netze, wovon das Stück 8 Faden breit und 17½ Faden lang ist; 40 Fl. Holl. kostend. Die aus zweidrähtigem Bindfaden gestrickten Netze werden jährlich vor dem Gebrauche durch Gerberlohe gezogen. Zum Einsalzen der Häringe wird, seiner besonderen Schärfe und Reinheit wegen, nur das sehr grobkörnige St. Ubes Seesalz verwendet; das Holz zu den Fässern kommt aus dem Oldenburgischen und Westphalen; die Bänder fertig aus Holland.

Die Eingangs-Abgaben von auf fremden Schiffen eingeführten Häringen sind für den Zentner der schlechteren Sorte (schwedische, schottische, norwegische Küstenhäringe, Bückinge und Sprott) 8 Ggr.; aller übrigen Sorten Häringe 1 Rthlr. 1 Ggr. (in Preußen 8 Ggr.) Allein weder diese Schutz-Abgabe noch die seit 1816 aus der Staatskasse gezahlte Prämie von jetzt 300 Rthlr. für jede auslaufende Buise, wird bei unseren Häringskompagnien die Neigung erhalten, ihr Geschäft fortzusetzen, oder die abgängigen Buisen durch neue zu ersetzen. Die ordinairen schottischen Häringe verderben den Markt und nur ein größeres Absatzfeld, z. B. in die Länder des großen Zollvereins an der Ober-Ems, kann die Ostfriesische Häringsfischerei wieder zu der Bedeutsamkeit bringen, welche früher zum Flore dieses Landestheils und zur Ausbildung seiner tüchtigen Seeleute, deren beste Schule es ist, wesentlich beitrug. (z. v. Hannov. Magazin Jahrg. 1819. S. 177 ff. und 293 ff.; Aktenstücke der prov. Ständeversammlung 1819. № 232).

Zweiter Anhang.

Schiffbauereien, Ankerschmiede, Mastenmacher, Blockmacher.

(Von den Segeltuchfabriken, Segelmachern und Tauschlägereien ist bereits oben unter dem Abschnitte »Gewerbe im engern Sinne« das Erforderliche beigebracht.) —

A. Schiffbauereien.

a) Im Landdrostei=Bezirke Hannover:

1. u. 2. In Heinsen Amts Polle sind zwei Schiffbauplätze, wo jährlich 8 bis 10 Weserflußschiffe verschiedener Größe und Art, entweder auf Bestellung oder auf Spekulation gebaut werden. Das dazu verwandte Holz kommt meist aus dem Sollinge oder den Korveyschen Forsten.

3. Bei Limmer Amts Blumenau ein Werft für neue und zur Reparatur alter Leine= und Allerschiffe.

b) Im Landdrostei=Bezirke Hildesheim:

1. u. 2. In Münden zwei Schiffbauereien für Weser= und Werraflußschiffe.

3. In Bodenfelde eine Schiffbauerei vorzüglich zu Reparaturen bestimmt.

c) Im Landdrostei=Bezirke Lüneburg:

1. u. 2. Im Amte Winsen an der Aller zwei Werfte für Aller= und Leinefahrzeuge.

3—5. Im Amte Ahlden drei dergleichen zu Riethagen und Hudemühlen.

6. Bei der Stadt Lüneburg eine für Ilmenauschiffe.

7—10. Im Amte Winsen a. d. L. vier Schiffbauereien, wovon zwei in der Amtsvoigtei Masch und zwei in der Amtsvoigtei Neuland. Sie liefern in der Regel nur kleinere Fahrzeuge von 36 bis 50 Fuß Länge und 10 bis 14 Fuß Breite, 4 bis 8 Rockenlast tragend. Die Größeren gehen leer 13 Zoll, beladen bis 3½ Fuß tief und kosten ohne Tauwerk 350 Rthlr.

11—13. Im Amte Harburg drei, wovon eine in Altenwerder, und zwei zu Lauenbruch, für See-, Watt- und Flußschiffe, Fischerboote, Schuten, Ever.

14 u. 15. Auf der Insel Wilhelmsburg zwei bedeutende Schiffswerfte für dergleichen Fahrzeuge, vorzüglich Ever.

16. Zu Neu-Dötzingen Amts Hitzacker und

17. im Amte Dannenberg eine, welche halb offene für die Jetze- und Elbschifffahrt passende Schiffe von höchstens 95 Fuß Länge und 26 Last Trächtigkeit verfertigen.

Diese Schiffbauereien pflegen ihren Eichenholzbedarf vom Auslande zu beziehen, das ihnen nöthige Tannenholz aus den Lüneburgischen Ämtern, namentlich Ebstorf, Fallingbostel, Hermannsburg, Winsen, Harburg.

d) Über die im Landdrostei-Bezirke Stade vorhandenen Schiffbauereien und deren Betrieb gibt die nachstehende Übersicht Aufklärung.

Uebersicht

der Schiffswerfte im Landdrostei-Bezirke Stade, und des Betriebs derselben in den Jahren 1834 bis 1838.

№	Obrigkeitliche Bezirke.	Ort und Eigenthümer der Werfte.	Es sind vollendet 1834	1835	1836	1837	1838
1	Burtehude	Heinr. Wilhelm Bröhan zu Burtehude	6 / 0—6 *)	6 / 0 – 6	3 / 0—3		
2	»	Albert Wilhelm Bröhan daselbst			3 / 0—3		
3	Alte Land	Jakob Sietas zu Grünendeich			2 / 0—2		
4	» »	Jürgen Brösing daselbst	3 / 0—3		2 / 0—2		
5	» »	J. H. Dochtermann daselbst		18 / 0—18	2 / 0—2	**) 35 / 6—29	**) 46 / 10-36
6	» »	J. Brösing zu Mittelnkirchen			2 / 0—2		
7	» »	H. Peters zu Borstel	4 / 1—3		3 / 0—3		
8	» »	Hans Sietas zu Cranz	1 / 0—1		2 / 0—2		
9	Blumenthal	Jakob Wenke zu Flethe		2 / 0—2	2 / 0—2		
10	»	Borchert Rathjen daselbst			1 / 0—1		
11	Neuhaus a. d. O.	Michael Tiedemann zu Neuhaus					
12	» »	Lüder Peters zu Geversdorf	1 / 0—1	2 / 0—2	—		
13	» »	Claus Hinr. Dähn zu Oberndorf			—		

*) Durch die erste Zahl sind die See-, durch die zweite die Fluß- und Wattschiffe bezeichnet.

**) Auf sämmtlichen Werften des Landdrostei-Bezirks Stade.

№	Obrigkeitliche Bezirke.	Ort und Eigenthümer der Werfte.	Es sind vollendet 1834	1835	1836	1837	1838
14	Stade	Johann Peters vor Stade		1 0—1	3 0—3		
15	Osten	Peter Tiedemann zu Achthöfenerdeich	1 0—1	4 0—4	4 0—4		
16	Schönebeck	Johann Lange zu Grohn *)	2 2—0	6 5—1	5 2—3		
17	Leesum	Hr. Rasche zu St. Magnus			3 1—2		
18	Kehdingen	Peter Mahler zu Dornbusch			1 0—1		
19	»	Tiedemann zu Wischhafen					
20	»	N. N. zu Salzthor I.	1				
		Summa..	19 3—16	39 5—34	38 3—35	35 6—29	46 10-36

Die Schiffbauereien im Bremischen bauen See-, Watt- und Flußschiffe, Jollen, Ever, Boote; beziehen in der Regel ihr Eichenholz aus dem Herzogthum Bremen und den oberen Weser-Gegenden; Buchenholz (langes, zu den Kielen) von der Ober-Weser; Masten, Spieren, Deckplacken, von Riga und Danzig; Balken (gekantete zu Bugsprieten) von Stettin; tannene Dielen, Riemen, Handspaken, Theer, Pech, von Archangel oder aus Norwegen; Eisen aus Schweden und vom Harze; Hanf aus der Provinz oder von der Ostsee.

e) Im Landdrostei-Bezirke Osnabrück:

1) In Altenhaaren Amts Meppen werden die zur Emsschifffahrt verwandten Pünten gebaut.

2 — 7) Zu Nordhorn an der Vechte sind sechs Schiffswerften,

---

*) Von großem Umfange und besonders gutem Rufe.

welche etwa 50 Arbeiter beschäftigen. Sie bauen für die Holländer behuf deren Binnenschifffahrt Prahmen, welche sie, roh zusammengefügt, zu etwa 260 Fl. das Stück verkaufen; ferner für die Schifffahrt auf der Vechte, Schützen, welche roh 370 bis 400, ganz ausgerüstet etwa 800 Fl. kosten.

8) Zu Neuenhaus an der Dinkel ist gleichfalls ein Werft für kleinere Fahrzeuge.

f) Im Landdrostei-Bezirke Ostfriesland sind die nachbezeichneten Werfte vorhanden:

Übersicht

der Schiffswerfte im Landdrostei-Bezirke Aurich, und des Betriebs derselben in den Jahren 1834 — 1838.

№	Obrigkeitliche Bezirke.	Ort und Eigenthümer der Werfte.	Es sind vollendet				
			1834	1835	1836	1837	1838
1	Stadt Emden	Zum preuß. Adler Firma: Tholen & v. Neß zu Emden.	6	7 3—4	7 3—4	3 2—1	4 3—1
		Konkordia, P. J. Abegg und Comp. zu Emden	3	4 0—4	2 0—2	3 3—0	4 3—1
2	Stadt Leer	Klaas Rahusen und Konf. und Gerh. Schmidt zu Leer	—	1 0—1	1 1—0	2 2—0	1 1—0
3	Stadt Norden	J. E. Pauls zu Norden	—	2 0—2	1 1—0	—	1 0—1
4	Amt Aurich	a) Jan E. Saathof zu Ost-Großevehn	—	—	—	—	— *
		b) Wilcke Behrens zu Lübbersvehn	—	—	—	—	— *

* Vorzüglich zu Reparaturen bestimmt, und zum Neubau von Torfschiffen.

№	Obrigkeitliche Bezirke.	Ort und Eigenthümer der Werfte.	Es sind vollendet 1834	1835	1836	1837	1838
4	Amt Aurich	c) Jakob Cassiens zu Jhlowervehn	—	—	—	—	— *
		d) Lücke Dircks daselbst	—	—	—	—	— *
		e) Heye J. Aden daselbst	—	—	—	—	— *
		f) Hinr. Schnier zu West-Großevehn	2	3 2—1	2 1—1	1 0—1	2 1—1
		g) Heye Aden Ringering das.	—	1 0—1	3 1—2	2 0—2	2 0—2
		h) Heye Koobs Buß Erben das.	—	—	1 0—1	—	—
		i) Hinr. Peters Bokelmann das.	—	2 0—2	1 0—1	2 0—2	1 0—1
		k) Harm Harms Dirks zu Ost-Großevehn	—	—	1 0—1	—	—
		l) Harm Wilcken Janßen zu Neuefehn	—	—	—	—	—
		m) Menne Janßen daselbst	—	—	1 0—1	—	1 0—1
		n) Jan Janßen Bartels daselbst	—	—	2 0—2	—	1 0—1
		o) Harm Janßen Balsen Wittwe daselbst	—	2 0—2	—	—	—
		p) Jan Harms Balßen zu Iheringsvehn	—	—	—	2 0—2	1 0—1
		q) Jan Adams Bokelmann zu Spetzervehn	—	1 0—1	3 0—3	1 0—1	2 1—1
		r) Johann Tönjes Cassens zu Westgroßevehn	—	—	—	—	1 1—0

* Vorzüglich zu Reparaturen bestimmt, und zum Neubau von Torfschiffen.

№	Obrigkeitliche Bezirke.	Ort und Eigenthümer der Werfte.	Es sind vollendet				
			1834	1835	1836	1837	1838
5	Amt Esens	a) G. A. de Vries zu Westerakkumersiel	—	—	—	—	—
		b) Heere H. Swart daselbst	—	1 0—1	1 0—1	—	—
6	Amt Greetsiel	J. J. Boomgaarden zu Greetsiel	—	—	—	—	— *
7	Amt Leer	Jan Bohlen Bootsmann zu Warsingsvehn	1	—	1 1—0	2 1—1	—
		Albert Oltmanns Schoen zu Rorichmoor	—	—	—	1 1—0	—
8	Amt Stickhausen	a) J. Kleessen zu Rhauderwestervehn	—	1 1—0	—	—	1 1—0
		b) Borchert Kretzmer daselbst	—	—	—	1 0—1	2 0—2
		c) A. E. Kretzmer zu Rhauderostervehn		2 1—1	1 0—1	1 0—1	1 0—1
9	Amt Weener	J. H. Boelmann Erben (v. Sandten) zu Halte	6	9 8—1	4 4—0	4 4—0	3 3—0
10	Amt Wittmund	a) Rolf Janßen zu Karolinensyhl	—		1 0—1	—	— } †
		b) Joh. Heeren Haak zu Friedrichs-Grode	—	—	—	—	— } †
11	Gericht Dornum	Heere Swart zu Dornumersyhl	—	1 0—1	—	—	—
12	Gericht Papenburg	a) Wittwe Hoff b) W. R. Meyer c) Wittwe J. Veen d) H. H. Freerichs e) Joseph Rieke f) H. H. Rebnert und Komp.					

* Selten für Neubauten.

† Der Betrieb beschränkt sich in der Regel auf Reparaturen.

№	Obrigkeitliche Bezirke.	Ort und Eigenthümer der Werfte.	Es sind vollendet 1834	1835	1836	1837	1838
12	Gericht Papenburg.	g) H. Been h) H. Zurmeyer i) Wwe R. Lange k) A. Schipmann l) R. Zurmeyer m) Wwe Mammes n) J. A. Klaaßen o) L. Röttgers p) J. Rickels	29	25 25—0	24 23—1	25 24—1	20 20—0

Wiederholung.	Anzahl der Werfte 1838	Es sind vollendet 1834	1835	1836	1837	1838
1) Stadt Emden	2	9	11 3—8	9 3—6	6 5—1	8 6—2
2) » Leer	2	—	1 1—0	1 1—0	2 2—0	1 1—0
3) » Norden	1	—	2 0—2	1 1—0	—	1 0—1
4) Amt Aurich	15	2	9 2—7	14 2—12	8 0—8	11 3—8
5) » Esens	2	—	1 0—1	1 0—1	—	—
6) » Greetsyhl	1	—	—	—	—	—
7) » Leer	2	1	—	1 1—0	3 2—1	—
8) » Stickhausen . . .	3	—	2 1—1	1 0—1	2 0—2	4 1—3
9) » Weener.	1	6	9 8—1	4 4—0	4 4—0	3 3—0
10) » Wittmund . . .	2	—	—	1 0—1	—	—
11) Gericht Dornum . . .	1	—	1 0—1	—	—	—
12) » Papenburg . .	15	29	25 25 0	24 23—1	25 24—1	20 20—0
Summe . . .	47	47	61 40 21	57 35-22	50 37-13	48 34-14

Die Ostfriesischen Schiffbauereien beziehen das nöthige Eichenholz aus dem Preußischen Westphalen, dem Osnabrückischen und Oldenburgischen (aus Letzterem z. B. die schweren Krummhölzer); Nadelholz aus Norwegen und von den Ostseeländern; Masten aus der Ostsee; Pech und Theer aus Schweden und Norwegen. Das Eisen kommt aus Schweden, jedoch zieht man das Englische gewalzte dem Schwedischen geschmiedeten achtkantigen Bolzen-Eisen vor, weil jenes die gemachten Löcher besser ausfüllt. Der Gewerbe-Verein hat die oberste Verwaltung der Königlichen Eisenhütten wiederholt auf den Nutzen der Anfertigung dieser viel gebrauchten Sorten Eisen aufmerksam gemacht.

B. Ankerschmiede.

Die bekanntesten Ankerschmiede sind: Spanier in Leer und Kassens in Papenburg. Sie verfertigen aus Schwedischem Eisen, ohne mechanische Hülfen, Anker bis 1500, 1600, selbst 2000 Pfd. Schwere (Bestanker für Schiffe von 240 bis 300 Last Tragfähigkeit). Ihre Anker werden aus sieben einzelnen geschmiedeten Theilen zusammengesetzt; die drei wichtigsten Theile (Stiel und beide Arme) bestehen aus Bündeln von Stäben verschiedener Länge, um die Verjüngung zu bewirken. Durch das Schmieden entsteht ein Gewichts-Verlust von etwa 20 Prozent; 100 Pfd. eines Ankers kosten 20 bis 25 Fl. Holländisch.

C. Blockmacher.

Blockmacher gibt es zwar an mehreren Orten, jedoch betreiben die drei in Papenburg befindlichen: Poelmann, Bellage und E. Beckmann dieses Geschäft am bedeutendsten. Sie verfertigen außer Blöcken (den Hölzern an den Flaschenzügen), auch Masten, Gaffeln, Gicks, Riemen und alles lose Holzwerk an Schiffen.

D. Mastenmacher.

Die Mastenverfertigung ist auch zuweilen, z. B. an der Weser, mit den Schiffswerften in Verbindung gesetzt. —

Die Eingangs-Abgaben auf hierher gehörige Gegenstände sind nach dem Tarif vom 21. April 1835:

Schiffe, im Auslande gebaute, zum Gebrauche für Inländer eingehende

aufgetakelte, segelfertige,			
neue	8 Rthlr.		die Last der Tragbarkeit.
alte	4 »		
(in Preußen der Zentner 12 Sgr.)			
Rümpfe — neue	4 »		desgl.
alte	2 »		
Schiffsboote — neue	2 »		das Stück.
alte	1 »		
Schiffs-Anker gegossene		18 Sgr.	der Zentner.
geschmiedete	2 Rthlr.	2 »	
Schiffsblatt (geschlagenes gewalztes Kupfer)	1 »	12 »	der Zentner.
Spieker (Nägel)	2 »	2 »	» »

Holz, Bau- und Nutz-, von europäischen Holz-Arten, nicht gezimmertes und nicht zugerichtetes, einschließlich der Balken und Sparren, die Pferdelast 2 Sgr.
die Schiffslast $6\frac{2}{3}$ »

(Gezimmertes und Zugerichtetes das Doppelte).

Zur Ausmittlung der Tragfähigkeit der Fahrzeuge, namentlich behuf der Seepässe, sind Schiffmesser mit genauen Instruktionen angestellt. Früher wurde der Steuerbetrag dergestalt berechnet, daß auf jede Rockenlast, an Gewicht des völlig aufgetakelten Schiffs 2700 Pfd. und an Gewicht des Rumpfs oder unausgebauten Schiffs 1350 Pfd. angenommen wurden.

Die Kosten beim Schiffbau sind, wegen der durchaus verschiedenen Konstruktion der Seeschiffe auf den Weser- und Elb-Werften einestheils, auf den Werften Ostfrieslands anderntheils, zwar in diesen verschiedenen Landestheilen abweichend, jedoch überall mäßig. An der Weser und Elbe pflegen, von ganz ausgerüsteten gekupferten Schiffen zwischen 100 und 300 Hannoverschen Lasten, die Kosten für die Last Trächtigkeit zwischen 78 und 87 Rthlr. sich zu stellen; in Ostfriesland belaufen sich die Kosten der Last, bei nicht gekupferten völlig ausgerüsteten Schiffen, auf 66 bis 84 Rthlr. Um Gelegenheit zu Vergleichen zu bieten wird bemerkt, daß z. B. in Liebau (demjenigen Russischen Ostseehafen, wo der Bau der Kauffahrer am stärksten betrieben wird) die Rockenlast eines seefertigen Schiffs mit einfachem Gestellsegel auf 82 bis 88 Rthlr. zu stehen kommt; ferner in den Preußischen Ostseehäfen, die Normallast (der Rockenlast ziemlich gleich) eines seefertigen Schiffes mit doppeltem Gestellsegel auf 75 bis 85 Rthlr.; wogegen in den Englischen Häfen die Kosten der ton Tragfähigkeit eines ausgerüsteten Kauffartheischiffes auf 10 bis 12 L. St. berechnet werden, welches für die Hannoversche Last durchschnittlich 140 Rthlr. beträgt.

Die Kosten des Baus der Flußschiffe, sind bereits oben bei den einzelnen Flüssen nachgewiesen. —

Die außerordentliche Wichtigkeit, welche die Schifffahrt für fast alle Theile unseres Königreichs hat, macht gewissermaßen zur Pflicht, über die Art und die Stufe der technischen Ausbildung unserer Schiffbaukunst, Einiges hinzuzufügen.

a) Den Bau von See- und Wattenschiffen betreffend.

Als wünschenswertheste Eigenschaften eines guten zum Warentransporte bestimmten See-Fahrzeuges, möchten zu bezeichnen sein:

1) daß es mit einer Ladung von gegebenem Gewichte gut schwimmt und daß alle seine Theile in kräftiger Verbindung unter einander sind;
2) daß es eine genügende Festigkeit hat um See-Unfällen zu widerstehen, d. h. daß wenn eine fremde Gewalt es aus seiner Lage des Gleichgewichts entfernt, es das stete Bestreben hat, in dieselbe zurück zu gelangen;
3) daß es einer Richtung folgt, die mit seinem Kiele einen möglichst kleinen Winkel bildet, wenn die bewegende Kraft nicht in der Richtung des Kieles wirkt;
4) daß es sich mittelst des Steuerruders oder der Segel, leicht um die durch seinen Schwerpunkt errichtete vertikale Axe drehen läßt;
5) daß, bei hochgehender See, seine Bewegungen sanft, regelmäßig und kurz sind, so daß der Schwerpunkt möglichst wenig aus seiner natürlichen Lage verrückt wird;
6) daß bei einer solchen Bewegung um eine Horizontal-Axe der Kiel nicht die Richtung ändert, damit die Verzimmerung nicht zu stark angegriffen wird;
7) daß es, unter dem Einflusse der bewegenden Kraft, eine möglichst große Geschwindigkeit annimmt;
8) daß es im Verhältniß zu seiner Größe möglichst vielen und für die zu transportirenden Gegenstände passenden Ladungsraum besitzt.

Während die unter den Nummern 1 bis einschließlich 6 bezeichneten Eigenschaften bei jedem guten Seeschiffe angetroffen werden müssen, ist eine höchst schwierige Aufgabe, den beiden letzten Erfordernissen: große Geschwindigkeit und großer Ladungsraum, gemeinschaftlich vollkommen zu genügen. Man sucht deshalb eine dieser Aufgaben, welche für die spezielle Bestimmung des Fahrzeuges die Wichtigere scheint, möglichst vollständig zu lösen, und behält daneben die Andere soviel irgend

thunlich im Auge. Die Verschiedenheit der Beschaffenheit der Schiffe hat bewirkt, daß im Königreiche Hannover zwei Haupt-Abweichungen in der Konstruktion derselben vorkommen.

Die bisherige häufigste Beschäftigung der Ostfriesischen Schiffe zur Kabotage und auf kurzen Fahrten, welche fast regelmäßig wieder vorkommen, gestattete nicht nur die auf außerordentliche Tragbarkeit vorzugsweise berechnete Bauart derselben, sondern sie gewährt denselben auch nicht unbedeutende Vortheile, z. B. daß sie ein weniger tiefes Fahrwasser bedürfen (deshalb unter Anderen bei Petersburg bis an die Stadt kommen können); zur Ebbezeit ohne Nachtheil und ohne umzuschlagen trocken liegen können; namentlich zum Transporte der nordischen und ostseeischen Hölzer sehr geeignet sind; in manchen auswärtigen Häfen an Schiffs-Abgaben, auch Lootsengeld gewinnen u. s. w.

Beispielsweise einige Dimensions-Angaben über diese runden flachen Schiffe:

Ein Schiff von Tragfähigkeit:	ist in der Regel lang.	breit.	tief im Raume.
30 Lasten	66 bis $66\frac{1}{2}$ Fuß	14 bis 15 Fuß	6 bis $6\frac{1}{2}$ Fuß.
35 »	66 » 67 »	15 » $15\frac{1}{2}$ »	$6\frac{1}{2}$ » 7 »
40 »	66 » $66\frac{1}{2}$ »	16 » $16\frac{1}{6}$ »	7 » $7\frac{1}{4}$ »
60 »	78 » $78\frac{1}{2}$ »	18 » $18\frac{1}{2}$ »	9 Fuß
65 »	80 Fuß	19 » $19\frac{1}{2}$ »	$9\frac{1}{2}$ bis 10 Fuß.

Auf den Werften an der Weser und Elbe dagegen, werden in der Regel nur schärfere Seeschiffe gebaut, welche zwar die eben gedachten Vortheile nicht gewähren, jedoch im Vergleiche mit den mehr flachen und runden Fahrzeugen vorzüglich für lange Fahrten folgende Vorzüge besitzen:

1) daß sie bedeutend schneller segeln können, dadurch aber nicht nur rascher und höhere Frachten verdienen, sondern auch kürzere Zeit den Gefahren der See ausgesetzt sind, für lange Reisen gewöhnlich geringere Assekuranzen zahlen und ver-

hältnißmäßig weniger Kosten für Unterhaltung von Schiff und Mannschaft veranlassen;

2) daß nur tief gehende Schiffe mit scharfem Kiel die Fähigkeit besitzen, gegen den Sturm zu operiren, während die Schiffe mit flachem und rundem Boden sich auf die Seite legen, was häufig das Überschießen der Ladung und dann den Untergang des Fahrzeuges zur Folge hat;

3) daß sie für entfernte Fahrten geeigneter sind und für den großen Handel besser passen, als die Schiffe von Ostfriesischer Bauart.

Die direkte Verbindung der Ostfriesischen Seeplätze mit entfernteren Häfen war früher und ist noch jetzt nicht von der Art, daß es den dortigen Rhedern rathsam erschienen hat, eine Änderung der bisherigen Bauart ihrer Schiffe eintreten zu lassen. Sie halten für hinreichend, daß ihre Fahrzeuge die einzeln vorkommenden großen Reisen mittelmäßig schnell machen und legen größeren Werth darauf, daß dieselben jederzeit zu ihrer ursprünglichen und Hauptbestimmung, der Kabotage, zurückkehren können.

Im Jahre 1837 ist auf einem Embener Schiffswerft an einem Fahrzeuge der erste Versuch gemacht, durch eigenthümliche Konstruktion die Eigenschaften des Schnellsegelns und großer Ladungsfähigkeit möglichst zu vereinigen; auch hat man auf den dortigen Schiffbauereien begonnen, einzelne Schiffe mit Kupfer- oder Zink-Haut zu überziehen.

Anscheinend wird — bei der immer steigenden Konkurrenz, und weil manche frühere Verhältnisse auch der Kabotage sich verändert haben, oder Änderungen darin vorauszusehen sind — nicht zu vermeiden sein, daß auch die Ostfriesischen Rheder an und nach entfernteren Seeplätzen z. B. in Amerika, im mittelländischen und schwarzen Meere, Beschäftigung für ihre Schiffe suchen. Dadurch wird aber die Nothwendigkeit herbeigeführt,

daß ein Theil ihrer Fahrzeuge eine für solche Reisen zweckmäßigere oder eigentlich nothwendige Bauart erhält.

Die meisten und wichtigsten Fortschritte neuerer Zeit, in Nautik und Schiffbaukunst, verdankt man bekanntlich den Nordamerikanern, Engländern, Holländern und Dänen, und hinsichtlich der Technik des Schiffbaues haben die Bewohner der Vereinigten Staaten vorzugsweise viel geleistet; wissenschaftliche Ausbildung und praktische Übung gehen bei ihnen Hand in Hand. Bewährte Verbesserungen im Schiffbau schnell kennen zu lernen und uns anzueignen, überhaupt die Begründung der Schiffbaukunst auch bei uns auf mehr rationelle Prinzipien, scheint höchst wünschenswerth; allein dazu gehört mehr als lediglich praktische Übung: eine tüchtige theoretische Vorbildung muß nothwendig zu Hülfe kommen. Diese fehlt dem größten Theile unserer Schiffbauer und darin ist wohl eigentlich der Grund ihrer Abneigung gegen jede Abweichung von dem bisherigen Verfahren zu suchen. In Preußen fand bis vor wenigen Jahren ein ähnlicher Zustand Statt, obgleich, nach dem Gesetze über die polizeilichen Verhältnisse der Gewerbe vom 7. September 1811, §. 97 und 107. auch die Seeschiffbauer nur nach vorhergegangener Prüfung, zum selbstständigen Gewerbbetriebe zugelassen werden sollen. Da sandte die Preußische Regierung im Jahre 1831 einen theoretisch gehörig vorgebildeten Mann zur Erlernung aller in der Schiffbaukunst gemachten und bewährt gefundenen neueren Einrichtungen, nach den vorzüglichsten Häfen Europa's und Amerika's und eröffnete nach dessen Rückkehr im Herbste 1834 eine Schiffbauschule in Stettin, bei welcher derselbe als Lehrer angestellt wurde. Mit der größten Bereitwilligkeit haben selbst die älteren Schiffbauer dieses Institut zu fördern gesucht und nur der vor Kurzem erfolgte Tod des Lehrers, hat dessen Wirksamkeit augenblicklich unterbrochen.

Bei uns besteht für die Schiffbaumeister keine Verbindlichkeit, ihre Tüchtigkeit nachzuweisen; Jeder baut wie er es auf irgend

einem Werft praktisch erlernt hat, oder wie die Rheder des zu erbauenden Schiffs ihm vorschreiben, und daher kommt es, daß von Vielen ein Verfahren befolgt wird, welches in der Theorie durchaus keine Rechtfertigung findet und selbst von andern auch nur praktisch gebildeten Schiffbauern gemißbilligt wird. Wenn nun auch alle einheimische Sachverständige, von denen Gutachten uns vorliegen, eine direkte beschränkende Einwirkung des Staats auf die Technik des Schiffbaues für nachtheilig wirkend erklären, so gestehen sie doch zu, daß eine Bestimmung

wonach der antretende Schiffbaumeister genügende Nachweisungen über seine Tüchtigkeit zu geben verpflichtet werde,

nicht nur nach allgemeinen Grundsätzen über den Gewerbbetrieb gerechtfertigt erscheine, sondern auch nützliche Folgen haben werde. Erst dann wird gründlich die Frage geprüft und entschieden werden können, ob die Ostfriesischen Schiffe, ohne die jetzige ihrem Hauptzwecke entsprechende Bauart aufzugeben, nicht so konstruirt werden können, daß sie namentlich beim Winde schärfer segeln. Auch jetzt gibt es dort einzelne Schiffe, welche den scharfen Schiffen im Segeln fast gleich kommen, allein diese sind nur Ausnahmen, welche beweisen, daß die möglichste technische Vollendung mehr Sache des Zufalls als Resultat der sicheren Verfolgung eines durchdachten Systems ist. Begreiflich ist der s. g. Bau auf Klampen (wobei zuerst der Umschlag des Schiffs bis zu den Berghölzern angefertigt und dann das Gerippe eingesetzt wird) noch unsicherer im Erfolge als der Bau auf Spann (wobei zuerst das Gerippe zusammengesetzt wird). — —

Aus dem Vorenthaltenen dürfte sich die Ansicht rechtfertigen, daß zweckmäßig und sogar nothwendig ist:

eine gehörig bestandene Prüfung der See-Schiffbauer zur Bedingung selbstständiger Ausübung dieses Gewerbes, und auch zur Bedingung der Anstellung als Meister-Gesell auf den inländischen Werften, zu machen; auch um denselben

Gelegenheit zu geben, sich die unentbehrlichen theoretischen Kenntnisse zu verschaffen, bei der Emdener Navigations-schule eine Abtheilung für die Lehre von der Schiffbau-kunst, etwa nach dem Muster der Anstalt in Stettin, zu errichten.

b) Den Bau von Flußschiffen betreffend.

Ein Vergleich der auf dem Rheine, Neckar, Main, der Mosel u. s. w. angewandten Frachtschiffe mit den die Ober-Elbe und Weser, sowie die Aller und Leine, auch Ober-Ems Befahrenden; dürfte selbst dem Nichttechniker zeigen, daß — abgesehen von den Eigenthümlichkeiten im Bau, welche die Beschaffenheit des Fahrwassers und andere Verhältnisse fast für jeden einzelnen Fluß nothwendig machen: die Fahrzeuge auf den Flüssen unseres Landes hinsichtlich der Zweckmäßigkeit der Konstruktion hinter den Fahrzeugen auf jenen Wasserstraßen zurückstehen.

Eine Abstellung dieser Mängel wird aber dringend geboten:

1) durch die immer drohender werdende Konkurrenz anderer Wasserstraßen und der in der Anlage begriffenen Eisenbahnen;
2) durch die übermäßige Erniedrigung der Frachten, welche bei den jetzigen Hindernissen die Schiffer auf die Dauer zu Grunde richten muß;
3) durch die schlechte Beschaffenheit des Fahrwassers in fast allen unseren Flüssen.

Als Mängel unserer oberländischen Fluß-Fahrzeuge, und zwar als Mängel, deren Abstellung ihre Tauglichkeit für die Fahrt auch auf den Flüssen unseres Königreichs nicht verringern dürfte, möchten zu bezeichnen sein:*)

*) Eine Vergleichung dieser Angaben mit der bei den einzelnen Flüssen gelieferten Beschreibung der auf denselben vorkommenden Schiffe, wird übrigens zeigen, daß nicht alle gerügten Mängel bei allen derartigen Fahrzeugen vorkommen.

a) daß sie allenthalben eine gleiche Breite haben, namentlich auch vorn nicht schmäler sind, mithin dem Wasser einen nachtheilig wirkenden Widerstand entgegensetzen. Auch wenn die Fahrzeuge am Vordertheile schärfer wären, würde doch noch Raum genug für die dort zu beschäftigende Mannschaft und das Tauwerk bleiben;

b) daß sie unnöthig tief gehen, was, wie einzelne Beispiele dargethan haben, ohne Verminderung ihrer Ladungsfähigkeit durch eine angemessene Konstruktion vermieden werden kann;

c) daß ihr Zelt nicht so zweckmäßig eingerichtet ist, wie es ohne Benachtheiligung sonstiger Erfordernisse sein könnte. Würde das Oberbord etwas erhöht und den Fahrzeugen ein festes Deck gegeben, etwa in der Art, wie auf den s. g. Kähnen der Unter=Weser, so würden die oberländischen Schiffer ohne Gefahr über die jetzigen Endpunkte der oberländischen Schifffahrt hinausgehen können;

d) daß die unverhältnißmäßige Länge der Fahrzeuge viel dazu beiträgt, sie höchst unlenksam zu machen; auch sind sie zum Theil noch nicht so breit als Schleusen, Brücken und Krümmungen des Fahrwassers es gestatten;

e) daß sie in manchen ihrer Theile zu schwerfällig gebaut sind, welches ohne ihrer Festigkeit und Steifigkeit Eintrag zu thun, abzuändern wäre. Der Vorzug »Land vertragen zu können« wie die Schiffer es nennen, wird ihm dennoch bleiben können;

f) daß ihr Mast auf eine Weise gestellt und befestigt ist, welche dessen Aufrichten und Niederlegen beschwerlich und zeitraubend macht. Das jetzt fast immer dazu nöthige Wegräumen eines Theils der Ladung könnte vielleicht dadurch vermieden

werden, daß man den Mast bis zur Höhe des Zelts feststehend machte, dann aber in demselben ein Gelenk anbrächte;

g) daß der Mast nicht zugleich zur Erleichterung des Ein- und Ausladens benutzt wird;

h) daß die Kajüten nicht so bequem und zweckmäßig eingerichtet sind, als dieß ohne Verlust an Raum oder sonstige Nachtheile sein könnte;

i) daß der Gang neben dem Zelte höchst unbequem uud selbst gefährlich ist;

k) daß sie nicht im Nothfalle auch gerudert werden können;

l) daß sowohl die Form als die Art der Befestigung des Steuerruders bewirkt, daß dasselbe seine Bestimmung nur unvollkommen erfüllt.

In neuester Zeit sind einige Schiffs-Eigenthümer auf der Weser und Aller dahin gekommen, die Nothwendigkeit besserer Konstruktion ihrer Fahrzeuge einzusehen. Sind nur erst einige zweckmäßiger gebaute Schiffe vorhanden, so werden und müssen die Übrigen bald nachfolgen.

C. Verkehr auf den Landwegen.

Auch der Landverkehr ist in mehr als einem seiner Zweige von der äußersten Wichtigkeit für das Königreich Hannover. Er verbindet innerhalb des Landes Provinz mit Provinz, Stadt mit Stadt, ja Haus mit Haus; das ganze Land aber mit dem übrigen Deutschland und dem entlegensten Auslande. Der Landverkehr ist ferner dem Verkehre auf den Wasserstraßen unentbehrlich, denn er bildet, durch größere und bis zu den geringsten Beiträgen, die Warenmassen, welche die Flüsse hinabschwimmend über See gehen; er vertheilt auf der anderen Seite das die Binnengewässer aufwärts Gelangende, in größeren und bis zu den kleinsten Quantitäten an Zwischenhändler und Konsumenten.

Der Binnenverkehr beschäftigt sich mit dem Austausche der verschiedenartigen Produkte und Fabrikate der einzelnen Landestheile; er ist am lebhaftesten in der Nachbarschaft der Städte und findet dort gewöhnlich auf bestimmten Wochenmärkten Statt. Zu einem gemischten Verkehre mit inländischen und ausländischen Waren geben die Jahrmärkte Gelegenheit, auf welchen die Verfertiger selbst, oder Handelsleute, als Verkäufer auftreten. Die Handelsverbindungen mit dem übrigen Deutschland sind theils ein (leider durch Zoll-Linien sehr erschwerter) Verkehr der Grenzbewohner; theils werden sie durch den Durchgangs= (Transito=) Handel herbeigeführt; endlich beschäftigen sie sich auch mit den zum gegenseitigen Gebrauche ein= und ausgeführten Waren. Sowohl für den Einfuhr= als für den Ausfuhr=Handel unseres Landes, haben erheblichere Wichtigkeit fast nur die den größeren Flüssen zulaufenden Landstraßen; für den Durchfuhrverkehr aber, außer diesen, auch mehrere in der Richtung von Osten nach Westen das Land durchschneidende Straßenzüge. Bei Gelegenheit der

nachfolgenden speziellen Aufzählung der hauptsächlichsten Land-Handelswege wird sich am passendsten darstellen lassen, welcher Art die Wichtigkeit, die Benutzung u. s. w. jedes Einzelnen ist. Vorausgesandt werden müssen jedoch einige Bemerkungen über den Maßstab, welcher bei Beurtheilung der relativen Wichtigkeit der Straßen angelegt ist (im Wesentlichsten dem vom Verfasser mit bearbeiteten Kommissionsberichte vom 10ten Juli 1833, welchen eine gemischte ständische und Königliche Kommission erstattete, entnommen).

1) Das kommerzielle Interesse eines Straßenzuges steht dem des Post- und Reise-Verkehrs voran. Der Staat hat es in seiner Gewalt, den Posten-Kours nach den vorhandenen Straßen einzurichten, und der Reisende wird auch durch einen kleinen Umweg, womit eine bessere Straße erreicht werden kann, oder durch einen mangelhaften Zustand des Weges nicht leicht abgeschreckt werden; der Handelsverkehr aber kann nur durch die nächsten und bequemsten Wege angezogen und gesichert werden.

2) Die erste Berücksichtigung unter den kommerziellen Zwecken verdient im hiesigen Königreiche, nach dessen eigenthümlicher Lage, auch seinen Handels- und Gewerbs-Verhältnissen, der Transito-Verkehr. Die Belegenheit der Seeplätze Hamburg, Bremen, Lübeck, auch der Häfen an der Ems, welche einen mehr oder minder bedeutenden Antheil an dem großen Welthandel haben und (außer dem Rhein, Triest und Stettin) die Haupt- Ein- und Ausgangspunkte Deutschlands für den überseeischen Handel bilden: kommt dem hiesigen Lande dabei wesentlich zu Statten. Die Verbindung mit jenen Städten nach allen Richtungen hin für den Durchfuhrhandel zu erleichtern, mußte daher vorzügliches Augenmerk sein. Das Bestreben von Preußen und Hessen, den Speditions- und Transito-Handel Hannovers durch Anlegung von Parallel-

Straßen möglichst abzuleiten, weiset auf die Wichtigkeit der Straßenzüge hin, die diesen in irgend einer Richtung den Rang ablaufen, oder die geeignet sind, die Zoll-Linie jener Nachbarländer zu meiden, so lange solche noch besteht. Nicht mindere Aufmerksamkeit verdient das Projekt einer Eisenbahn-Anlage, welche den Rhein mit der Weser zwischen Köln und Minden verbinden soll, damit bei Zeiten darauf Bedacht genommen werde, der Durchfuhr der nach den Seestädten oder nach dem Norden bestimmten Waren der Rheinischen Fabriken durch die hiesigen Lande solche Erleichterungen zu gewähren, welche deren Ableitung verhindern.

3) Nächst den für den größeren transitirenden Handel besonders wichtigen Straßen verdienen diejenigen vorzugsweise berücksichtigt zu werden, welche für den inneren Verkehr von überwiegender Wichtigkeit sind, sowie namentlich diejenigen, welche die bedeutenderen vaterländischen Städte untereinander und mit den Handelsplätzen des benachbarten Auslandes in Verbindung setzen, und zum Absatze der eigenen Landesprodukte oder Fabrikate, sowie als Haupt-Fahrpost-Straßen benutzt werden.

4) Den letzten Platz endlich nehmen die dem Reise-Verkehr und den Post-Koursen vorzugsweise bestimmten Wege ein.

Eine Wichtigkeit eigenthümlicher Art für das Königreich Hannover haben noch diejenigen Straßenzüge, welche die Durchgangs-Waren in abgekürzter Richtung dem Auslande zubringen und den Fuhrverkehr rasch auf auswärtiges Gebiet leiten. Dahin gehören z. B. die Straßen von Bremen auf Minden über Petershagen, von Koppenbrügge über Bisperode auf Eschershausen, von Elze über den Ith nach Eschershausen, von Lüneburg nach Salzwedel, von Detern durch Ostfriesland nach Neuschanz in Holland u. a. m.

Früher befolgte die Regierung sehr streng den Grundsatz, daß der Bau derartiger Straßen durchaus nicht begünstigt werden dürfe, ein Grundsatz, welcher auch auf die Weser, als Wasserweg, im Interesse der diesseitigen Einnahme an Durchgangs-Abgaben, Anwendung fand.

Im Gegensatze zu diesen **nicht** begünstigten, gab es auch **begünstigte Straßen** (für alle Waren oder nur hinsichtlich einzelner Gegenstände), d. h. solche, auf welchen eine Vermehrung des Transits deshalb namentlich sehr wünschenswerth erschien, weil sie das Königreich in bedeutender Länge durchschneiden, oder besonders wichtige Plätze berühren, oder die Konkurrenz auswärtiger Parallel-Straßen zu besorgen haben. Dahin gehören z. B. die Straßen von Unsen nach Gr. Lafferde und Schladen für Waren, welche aus den westlichen Provinzen Preußens nach den östlichen bestimmt sind und umgekehrt; die Straßen von Hülperode und Meinholz nach Harburg und Lüneburg für die den Braunschweiger Packhof passirten Waren; die Straße aus der Altmark nach der Priegnitz, von Gummern, Capern und Holtorf nach Lenzer-Fähre und umgekehrt (Rezeß mit Preußen vom 9. August 1719); die Straßen aus dem Königreiche Preußen nach dem Königreiche der Niederlande und vice versa, über Laer, Ohne und Hummeldorf, über Westenberg, Venenbrügge und Ohne; die Straßen aus dem Fürstenthume Osnabrück, durch das Preußische, die Niedergrafschaft Lingen, den Kreis Emsbühren und die Grafschaft Bentheim nach den Niederlanden, auch vice versa; die aus dem Preußischen Regierungs-Bezirk Minden nach dem Regierungs-Bezirk Münster und umgekehrt, durch das Osnabrückische laufenden Straßen.

Gehen wir nun die wichtigsten Landstraßen einzeln durch:

1) von Hamburg über Harburg und Celle nach Hannover, dann über Nordheim und Göttingen nach Münden u. s. w., oder von Celle nach Braunschweig u. s. w.;

Entfernung in Hannoverschen Meilen von Harburg nach:		davon innerhalb des Königreichs
Hannover	20	20
Nordheim (über Hannover)	31	31
Cassel	40	38⅔
Marburg	53	38⅔
Frankfurt a. M. (über Marburg)	63½	38⅔
Frankfurt a. M. (über Fulda)	68¼	38⅔
Witzenhausen	35½	34½
Heiligenstadt	35¾	35⅙
Eisenach	47	35⅙
Nordhausen (über Hannover)	39¼	36½
Leipzig (über Hannover, Hildesheim, Seesen, Nüxey, Nordhausen, Sangershausen, Eisleben, Halle)	56¼	33½
Leipzig (über Hannover, Braunschweig, Halberstadt, Bernburg, Halle)	57½	27
Braunschweig	22¾	20¼
Nordheim (über Braunschweig)	32¾	25
Cassel (desgl.)	41¾	32½
Frankfurt a. M. (über Braunschweig, Marburg)	63½	32½
Frankfurt a. M. (über Braunschweig, Fulda)	68¼	32½
Frankfurt a. M. (über Braunschweig, Nordhausen, Heiligenstadt, Cassel, Marburg)	76	20¼

		davon innerhalb des Königreichs
Frankfurt a. M. (über Braunschweig, Nordhausen, Eisenach, Fulda)	68½	20¼
Halberstadt (über Braunschweig) . . .	31¼	20¼
Nordhausen (über Braunschweig, Halberstadt)	39¾	20¼
Heiligenstadt (über Braunschweig, Nordhausen)	47¼	20¼
Eisenach (über Braunschweig, Nordhausen)	55¼	20¼
Eisenach (über Braunschweig, Nordheim)	48½	30
Halle (über Braunschweig, Halberstadt)	42½	20¼
Leipzig (über Braunschweig, Halberstadt, Halle)	47½	20¼

Waren-Quantitäten, welche während der letzteren Jahre durchschnittlich auf diesen Straßen transportirt sind.

Über den inneren Güterverkehr sind, nach der Eigenthümlichkeit der dabei eintretenden Verhältnisse, so genaue Nachrichten nicht herbeizuschaffen, wie es hinsichtlich des Verkehrs mit dem Auslande allenfalls möglich ist; hinsichtlich dieses Theils der transportirten Waren-Quantitäten haben daher mehr oder weniger allgemeine Angaben als Anhaltspunkte gedient. Diese Bemerkung gilt hinsichtlich sämmtlicher Straßen, sowie auch die fernere Bevorwortung, daß die Angaben über die Vertheilung der Gütermasse einer Hauptstraße auf Zweigstraßen nur annähernd haben gemacht werden können. Endlich darf auch nicht übersehen werden, daß auf manchen Straßen Güter von verschiedenen Seiten zusammentreffen, in solchen Fällen also dieselbe Waren-Quantität doppelt aufgeführt ist.

Von Harburg nach Celle und vice versa . .	630000	Zentner
davon über Braunschweig und v. v.	300000	»
(die weitere Vertheilung unter der Straße № 2.).		
davon über Hannover und v. v.	280000	Ztr.
von diesen in der Richtung nach Kassel und v. v.	55000	»
» » » » » » Witzenhausen u. v. v.	60000	»
» » » » » » Heiligenstadt u. v. v.	30000	»

Eine Zusammenstellung der **Frachten**, welche von Harburg aus nach den Haupt=Versendungs=Plätzen während einer Reihe von Jahren bezahlt sind, wird als Maßstab für die Höhe der Frachten im Allgemeinen dienen können, wenn man dieselben mit den angegebenen Entfernungen vergleicht; weshalb wir, um Wiederholungen zu vermeiden, bei den folgenden Straßen nur durchschnittliche Fracht=Angaben liefern werden.

Jahr.	Betrag der Frachten für da[s]																	
	Hannover.						Braunschweig.						Bremen.					
	niedrigste			höchste			niedrigste			höchste			niedrigste			höchste		
	Kourant.						Kourant.						Gold.					
	Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.
1814	2	12	—	4	12	—	3	16	—	5	18	—	2	8	—	3	8	—
1815	2	8	—	3	8	—	2	20	—	3	20	—	2	4	—	2	6	—
1820	2	20	—	3	20	—	2	4	—	4	8	—	1	18	—	2	4	—
1821	2	—	—	3	18	—	2	4	—	3	6	—	1	20	—		20	—
1822	2	8	—	3	6	—	2	12	—	3	12	—	1	20	—	2	—	—
1823	1	18	—	2	4	—	2	8	—	2	18	—	1	12	—	1	16	—
1824	1	20	—	2	8	—	2	4	—	2	8	—	1	6	—	1	12	—
1825	1	8	—	—	—	—	1	22	—	2	14	—	1	2	—	1	16	—
1826	1	8	—	1	12	—	1	20	—	3	12	—	1	—	—	1	16	—
1827	1	3	—	2	12	—	1	10	—	3	20	—	1	6	—	2	—	—
1828	1	—	—	3	12	—	2	4	—	2	18	—	1	2	—	2	—	—
1829	1	—	—	2	8	—	1	12	—	2	20	—	1	8	—	1	20	—
1830	1	4	—	2	8	—	1	20	—	3	6	—	1	8	—	3	4	—
1831	1	8	—	2	8	—	2	6	—	3	12	—	1	4	—	1	20	—
1832	1	8	—	2	12	—	1	18	—	3	8	—	1	4	—	2	1	—
1833	1	4	—	2	4	—	1	16	—	3	4	—	1	—	—	1	16	—
1834	1	4	—	2	4	—	1	20	—	3	8	—	1	—	—	1	16	—
1835	1	2	—	3	—	—	1	8	—	3	4	—	1	—	—	1	18	—
1836	1	2	—	1	20	—	1	8	—	3	21	—	1	4	—	1	16	—
1837	1	4	—	2	—	—	1	16	—	2	20	—	1	4	—	1	20	—
1838	1	—	—	2	—	—	1	10	—	2	16	—	1	6	—	1	16	—

Schiffpfund von Harburg nach

Leipzig. niedrigste (Kourant.)		Leipzig. höchste			Frankfurt a. M. niedrigste			Frankfurt a. M. höchste			Nürnberg. niedrigste			Nürnberg. höchste			Regensburg. niedrigste			Regensburg. höchste		
ggr	Pf	Rthl	ggr	Pf	Rthl	ggr	Pf	Rthl	ggr	Pf	Rthl	ggr	Pf	Rthl	ggr	Pf	Rthl	ggr	Pf	Rthl	ggr	Pf
20	—	10	16	—	12	—	—	15	12	—	17	6	—	18	20	—	—	—	—	—	—	—
12	—	9	12	—	10	16	—	13	12	—	16	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	—	11	6	—	10	—	—	13	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	—	11	—	—	8	—	—	13	12	—	12	—	—	13	12	—	—	—	—	—	—	—
6	—	9	4	—	9	12	—	12	12	—	13	—	—	15	—	—	—	—	—	—	—	—
12	—	7	12	—	8	—	—	8	12	—	10	12	—	11	12	—	—	—	—	—	—	—
4	—	8	6	—	7	20	—	8	18	—	10	12	—	11	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	7	—	—	7	18	—	9	12	—	9	6	—	10	18	—	—	—	—	—	—	—
—	—	9	4	—	7	—	—	10	6	—	8	20	—	10	6	—	11	4	—	12	—	—
6	—	9	20	—	7	—	—	15	—	—	9	3	—	12	—	—	11	20	—	—	—	—
12	—	9	18	—	7	4	—	10	—	—	9	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—
20	—	9	—	—	7	6	—	10	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—
12	—	10	—	—	8	—	—	12	—	—	8	12	—	9	18	—	—	—	—	—	—	—
4	—	9	8	—	7	14	—	13	12	—	8	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	9	20	—	6	18	—	10	4	—	7	20	—	10	6	—	—	—	—	—	—	—
—	—	9	12	—	6	6	—	9	12	—	7	8	—	13	—	—	10	—	—	11	—	—
16	—	8	—	—	6	—	—	8	—	—	6	6	—	7	4	—	—	—	—	—	—	—
8	—	7	—	—	6	6	—	10	—	—	6	—	—	8	—	—	7	12	—	8	—	—
12	—	7	—	—	6	—	—	10	—	—	6	—	—	8	6	—	8	—	—	8	6	—
12	—	6	4	—	6	8	—	8	8	—	6	12	—	10	—	—	10	6	—	10	20	—
12	—	6	12	—	6	12	—	9	—	—	7	—	—	9	—	—	9	12	—	10	—	—

Eine Vergleichung der Transportkosten auf den konkurrirenden Straßen, von Hamburg über Harburg, über Lüneburg, am rechten Elbufer über Magdeburg, und zu Wasser auf der Elbe, ist unter dem Straßenzuge № 2. beigebracht.

2) Von Hamburg (auf der Elbe und Ilmenau) nach Lüneburg, Ülzen, Celle, Hannover oder Braunschweig u. s. w., auch von Lüneburg nach Artlenburg.

Entfernung von Lüneburg nach:		davon innerhalb des Königreichs
Celle	$11\frac{3}{4}$	$11\frac{3}{4}$
Braunschweig (über Celle)	$19\frac{1}{2}$	$17\frac{1}{2}$
Braunschweig (über Ülzen, Gifhorn) . .	16	$14\frac{1}{2}$
Hannover (über Ülzen, Celle)	$16\frac{3}{4}$	$16\frac{3}{4}$
Kassel (über Braunschweig, Göttingen)	35	$26\frac{3}{4}$
Witzenhausen (desgl.)	$27\frac{1}{4}$	$23\frac{1}{2}$
Heiligenstadt (desgl.)	28	$24\frac{1}{4}$
Dannenberg	$7\frac{1}{4}$	$7\frac{1}{4}$
Salzwedel (über Dannenberg)	12	10
Salzwedel (über Ülzen)	11	$9\frac{1}{4}$
Magdeburg (über Salzwedel)	26	$9\frac{1}{4}$
Leipzig (über Salzwedel und Magdeburg)	49	$9\frac{1}{4}$
Rethem a. d. A.	$13\frac{1}{2}$	$13\frac{1}{2}$
Nienburg	15	15
Osnabrück (über Nienburg und Diepholz)	$30\frac{3}{4}$	$30\frac{3}{4}$
Artlenburg	$2\frac{1}{4}$	$2\frac{1}{4}$
(Konkurrirende Straßen am rechten Elbufer von Hamburg nach)		
Perleberg (über Boitzenburg)	20	—
Havelberg (desgl.)	$24\frac{3}{4}$	—
Genthin (desgl.)	$31\frac{3}{4}$	—

		davon innerhalb des Königreichs
Burg (über Boitzenburg)	35¼	—
Leipzig (über Burg)	51½	—
Eisenach (über Boitzenburg, Perleberg, Stendal, Magdeburg, Halberstadt, Nordhausen)	62½	—
Eisenach (über Boitzenburg, Perleberg, Havelberg, Burg, Magdeburg, Halberstadt, Nordhausen)	64¾	—

Waren-Transporte auf diesen Straßen.

Von Lüneburg nach Braunschweig und vice versa 280000 Ztr.
(Im Jahre 1834 ist die Ein- und Ausfuhr von Ülzen auf etwa 110000 Zentner berechnet.)
Davon und von den aus Harburg angelangten Waren, über Göttingen, in der Richtung nach

Kassel und v. v.	50000	»
Witzenhausen und v. v.	52000	»
Heiligenstadt und v. v.	22000	»

Der Natur der Sache nach sind die von und zu den Hansestädten führenden Straßen für den Transitoverkehr bei weitem am wichtigsten, und bei Hamburgs überwiegender Bedeutung als Handelsplatz ist leicht begreiflich, daß die Wege, auf welchen dasselbe mit dem innern Deutschland verkehrt, unter jenen Straßen den ersten Platz einnehmen. Hamburgs Landverbindungen mit dem Deutschen Binnenlande erstrecken sich, mittelst der Straßenzüge, welche das Harzgebirge westlich umgehen, über das Voigtland, Franken, Baiern, Würtemberg, Hessen; mittelst der östlich vom Harze sich hinziehenden Straßen, über die östlichen Provinzen Preußens, Sachsen, Böhmen, Österreich, und finden, wie die obige Aufzäh-

lung der Straßen ergiebt, vornehmlich auf folgenden Wegen Statt:

a) über Harburg, Celle, Hannover u. s. w.

b) über Harburg, Celle, Braunschweig u. s. w. (von Braunschweig nach Nordheim u. s. w., oder nach Halberstadt u. s. w.).

c) über Lüneburg, Ülzen, Gifhorn, Braunschweig u. s. w. (wie bei b).

d) über Lüneburg, Ülzen, Salzwedel, Magdeburg u. s. w.

e) über Boitzenburg, Perleberg, Havelberg, Genthin, Magdeburg u. s. w.

f) auf der Elbe zu Schiffe nach Magdeburg u. s. w.

Während auf den beiden letztern Wegen das Königreich Hannover nicht berührt wird, durchschneiden die vier zuerst genannten Straßen unser Land mit den oben bezeichneten Längen. Der Weg unter e) hat mithin nur ein negatives Interesse für Hannover und hat wenigstens hinsichtlich der links von der Elbe liegenden Deutschen Lande bisher eine gefährliche Konkurrenz nicht geäußert; die Frequenz des Wasserweges unter f) ist seit Einführung der Dampfschifffahrt im Steigen begriffen, und den Landstraßen werden dadurch immermehr auch solche Güter entzogen, welche (von geringerem Volumen) binnen einer kurzen gewissen Zeit ihren Bestimmungsort erreichen sollen.

Zur Beurtheilung des Verhältnisses der Benutzung der Land- und Wasserwege wird nachfolgende Übersicht der das Haupt-Zollamt Wittenberge in der Priegnitz passirten Waren-Quantitäten, nach ihren Bestimmungsorten getrennt, nützlich sein (sie hat nur durch ein Versehen ihre Stelle oben unter dem Abschnitte »Elbverkehr« nicht gefunden.

Bestimmungs-Orte.

Im Jahre.	Sachsen und Böhmen. Zentner. Hamb. Gw.	Magdeburg. Zentner. Hamb. G.	Berlin. Zentner. Hamb. G.	Cottbus. Zentner. Hamb. G.	Breslau. Zentner. Hamb. G.	Halle. Zentner. Hamb. G.	Warschau. Zentner. Hamb. G.	Die Mark u. andere Gegenden. Zentner. Hamb. G.	Summe. Zentner. Hamb. Gewicht.
1830...	246934	683020	446557	48322	138813	—	—	153314	1,716963
1831...	229412	595610	519086	45574	158196	46988	—	34088	1,628954
1832...	246145	720289	540246	53297	147617	57213	18489	94899	1,878199
1833...	260564	700858	477979	32962	132612	50948	9694	80575	1,746196
1834...	B. 156985 S. 150102	927764	755038	26575	221623	70728	11067	906112	3,225998
davon: Niederfahrt	B. 93460 S. 70307	405901	204884	—	70112	25613	988	841913	1,713179
Auffahrt..	B. 63525 S. 79795	521863	550154	26575	151511	45115	10079	64199	1,512818

Von den vier Transitstraßen, welche das Hannoversche berühren, beherrscht Harburg vorzugsweise die auf Hannover; Lüneburg die direkt nach Braunschweig führende, sowie die Salzwedeler Straße. Eine untergeordnete Rolle spielt Harburg in seiner Verbindung mit Braunschweig u. s. w. über Celle; Lüneburg in seiner Verbindung mit Hannover u. s. w. über Celle. Obgleich nun die Lüneburg-Braunschweiger Straße in Nordheim mit der Harburg-Hannoverschen wieder zusammentrifft (indem beide an der westlichen Seite des Harzgebirges bleiben), schlägt doch der bei weitem größte Theil der Güter, welche nach Hessen, Franken, Baiern, dem westlichen und südwestlichen Deutschland und vice versa bestimmt sind, die Straße über Hannover nach Harburg und anderseits über Münden ein; während die Sendungen von oder für Sachsen, Böhmen, Schlesien u. s. w. die Richtungen von Nordheim über Witzenhausen, Heiligenstadt, von Braunschweig über Halberstadt, oder von Lüneburg über Salzwedel nehmen.

Harburg würde durch Anlegung einer Chaussee über Pattensen nach Lüneburg (5¾ Meile) zu unmittelbaren Versendungen in dieser Richtung besser Gelegenheit als jetzt haben und damit auch hinsichtlich der Wege, auf welchen Lüneburg bisher das Übergewicht hat, bald einen Vorsprung erlangen, weil seine Verbindung mit Hamburg kürzer und leichter ist; Lüneburg würde durch eine direkte Chausseeverbindung mit Celle (entweder über Melbeck, Ebstorf und Eschede, 9¾ Meilen, oder über Bätzendorf, Wulfsode, Hermannsburg, 10¼ Meile) wahrscheinlich wenigstens in etwas lebhafteren Verkehr mit Hannover u. s. w. kommen. Die von Lüneburg gehegte Hoffnung aber, mittelst dieser Straße die frühere Wichtigkeit wieder zu erlangen und Harburgs in der Richtung auf Hannover überwiegenden Speditionsverkehr in engere Schranken zurückzudrängen, kann nicht erfüllt werden; denn der Handel

muß, um jetziger Zeit mit Vortheil betrieben werden zu können, an den Spesen so viel als irgend thunlich sparen, er muß daher namentlich die wohlfeilsten Wege wählen, und der Transport von Hamburg über Harburg kann nach Hannover und vice versa aus zu Tage liegenden Gründen wohlfeiler geschehen, als über Lüneburg. Lüneburg hat in der direkten Verbindung mit Braunschweig und durch die Straße auf Salzwedel Vortheile, die ihm aus gleichen Ursachen, welche den Vorzug Harburgs auf der Hannoverschen Straße begründeten, so leicht nicht entzogen werden. Lüneburg wird aber auch aus einer dereinstigen Chausseeverbindung mit Nienburg großen Nutzen ziehen und davon ist unter № 3. die Rede; die bereits vorhandene Chaussee nach Artlenburg würde als Fortsetzung dieser Straße zu betrachten sein.

Die erst neuerlich vollendete Chaussee von Ülzen in der Richtung nach Salzwedel verspricht eine für den Verkehr erhebliche Wichtigkeit zu erlangen, so lange nicht Eisenbahn-Anlagen ein Anderes bestimmen. Durch sie ist eine unmittelbare und abgekürzte Land-Verbindung zwischen Hamburg und Magdeburg über Gardelegen hergestellt; Hamburg hat durch sie eine kürzere und wohlfeilere Straße nach Leipzig (dem Zentralpunkte des Handels in Sachsen, nach Böhmen, Österreich u. s. w.) erhalten. Allein Hannover hat erst nach langem Widerstreben, und nur durch die gefahrdrohende Konkurrenz der Straße am rechten Elbufer bewogen, sich zur Anlage dieser Chaussee verstanden; weil dadurch der (einen beträchtlicheren Theil des Königreichs berührenden) Straße auf Braunschweig ein Theil ihrer Frequenz und dieser Stadt ein Theil ihres Speditionshandels entzogen werden wird. Eine andere Art von kommerzieller Wichtigkeit kann diese Chaussee noch als Verbindungsstraße der westlichen mit den östlichen Preußischen Provinzen erlangen, indem von Ülzen nach Hannover

und von Hannover nach Minden Chausseelinien bereits vorhanden sind.

Über die Transportkosten auf den verschiedenen von Hamburg aus nach Süden laufenden Straßen sind vor 8 bis 9 Jahren sehr genaue vergleichende Berechnungen angestellt, welche zwar jetzt nicht mehr durchaus zutreffend sind, weil einzelne Ausgaben — in Folge der Zollvereinigung Braunschweigs mit Hannover (früher doppelte Zölle), sowie als Folge der stattgehabten Wegeverbesserungen (früher häufiger Vorspann, z. B. an der Hube) — sich seitdem verringert haben; jedoch noch immer einige Anhaltspunkte zu Vergleichungen darbieten, weshalb wir dieselben nachstehend mittheilen, sowie auch eine ähnliche Berechnung der Kosten von Hamburg nach Leipzig.

Berechnung der Transportkosten,

exclusive Frachtlohns, von einem vierspännigen mit 24 SchPfd. (zu 330 Pfd.) Kaufmannsgütern beladenen Wagen auf verschiedenen Routen von Hamburg nach dem Süden und umgekehrt.

A) Route von Hamburg auf Harburg und von da über Hannover nach Nordheim u. s. w.

1) Transportkosten von Hamburg bis Harburg pr. SchPfd. im Sommer . . . . 3 Sgr. — Pf.

2) Niederlagebühren pr. SchPfd. . . . 1 » 6 »

= 4 Sgr. 6 Pf. Cassen- oder 5 Sgr. Conv.-Münze, mithin . . 5 Rthlr. — Sgr. — Pf.

3) Transportkosten von der Schleuse bis an's Kaufhaus in Harburg . . 1 » 6 » — »

= 6 Rthlr. 6 Sgr. — Pf.

	= 6 Rthlr.	6 Sgr.	— Pf.
4) Eingangs-Zoll in Harburg	6 »	14 »	5 »
5) Abladegeld daselbst	1 »	— »	— »
6) Pflastergeld daselbst	— »	1 »	— »
7) Provision	4 »	16 »	— »
8) Packhofs- und Wagegeld zu Hannover . . . 2 Rthl. 12 Sgr. — Pf.			
9) Provision daselbst . . 5 » 12 » — »			
10) Auf- und Ablade-Gebühren daselbst, incl. Schreibgeld 3 » 2 » — »			
	11 »	2 »	— »
11) Pflastergeld in Celle	— »	1 »	4 »
12) Braunschweiger Zoll zu Ammensen	— »	4 »	— »
13) Weggeld von Harburg bis Nordheim	7 »	2 »	4 »
14) Hannoverscher Ausgangs-Zoll . .	4 »	9 »	8 »
	= 41 Rthlr.	8 Sgr.	9 Pf.

B) Route von Hamburg auf Harburg und von da über Celle und Braunschweig nach Nordheim u. s. w.

1) Transportkosten von Hamburg bis Harburg pr. SchPfd. 3 Sgr. — Pf.
2) Niederlage-Gebühren pr. SchPfd. . . . . 1 » 6 »

= 4 Sgr. 6 Pf. Cassen- oder 5 Sgr. Conv.-Münze, mithin 5 Rthlr. — Sgr. — Pf.

= 5 Rthlr. — Sgr. — Pf.

	= 5 Rthlr.	— Sgr.	— Pf.
3) Transportkosten von der Schleuse bis zum Kaufhause in Harburg . .	1 »	6 »	— »
4) Eingangs=Zoll daselbst	6 »	14 »	5 »
5) Abladegeld daselbst	1 »	— »	— »
6) Pflastergeld	— »	1 »	— »
7) Provision	4 »	16 »	— »
8) Pflastergeld in Celle	— »	1 »	4 »
9) Hannoverscher Ausgangs=Zoll . .	4 »	9 »	8 »

10) Kosten in Braunschweig:

	Rthlr.	Sgr.	Pf.
a) Brückengeld bei der Einfuhr	— Rthlr.	2 Sgr.	8 Pf.
b) Abladegebühren . . .	— »	16 »	— »
c) Güterbestätiger=Gebühren . . .	2 »	— »	— »
d) Auflade=Gebühren . . .	1 »	— »	— »
e) Anweisegeld	— »	12 »	— »
f) Schreibgeld	1 »	— »	— »
g) Packhofszoll	2 »	— »	— »
h) Brückengeld bei d. Ausfuhr	— »	2 »	8 »
i) Braunschw. Ein= u. Ausgangszoll . .	— »	7 »	6 »
k) Provision .	5 »	12 »	— »

	13 »	4 »	10 »
11) Weggeld von Harburg nach Nordheim	6 »	— »	4 »
	= 42 Rthlr.	5 Sgr.	7 Pf.

C) Route von Hamburg zu Wasser nach Lüneburg und von da über Hannover nach Nordheim u. s. w.

1)	Transportkosten von Hamburg bis Lüneburg	8 Rthlr.	— Sgr.	— Pf.
2)	Hannoverscher Eingangs-Zoll . . .	6 »	14 »	5 »
3)	Niederlage- und Wagegeld zu Lüneburg	2 »	12 »	— »
4)	Provision daselbst	5 »	12 »	— »
5)	Weg- und Brückengeld daselbst . .	1 »	16 »	2 »
6)	Pflastergeld in Celle	— »	1 »	4 »
7)	Kosten in Hannover, wie umstehend spezifizirt	11 »	2 »	— »
8)	Weggeld von Lüneburg bis Nordheim	4 »	6 »	4 »
9)	Braunschw. Zoll zu Ammensen . .	— »	4 »	— »
10)	Hannoverscher Ausgangs-Zoll . . .	4 »	9 »	8 »
		= 44 Rthlr.	5 Sgr.	11 Pf.

D) Route von Hamburg zu Wasser nach Lüneburg und von da über Braunschweig nach Nordheim u. s. w.

1)	Transportkosten von Hamburg bis Lüneburg	8 Rthlr.	— Sgr.	— Pf.
2)	Hannoverscher Eingangs-Zoll . . .	6 »	14 »	5 »
3)	Niederlage- u. Wagegeld zu Lüneburg	2 »	12 »	— »
4)	Provision daselbst	5 »	12 »	— »
5)	Weggeld und Brückengeld daselbst .	1 »	16 »	2 »
6)	Hannoverscher Ausgangs-Zoll . . .	4 »	9 »	8 »
7)	Kosten in Braunschweig	13 »	4 »	10 »
8)	Weggeld v. Lüneburg bis Nordheim	5 »	12 »	— »
		= 47 Rthlr.	9 Sgr.	1 Pf.

Transportkosten

für 1 Schiffpfd. Kaufmannsgüter von Hamburg nach Leipzig.

Erste Berechnung.

Mit Benutzung der Elbe.	Thlr	gGr	Pf	Landtransport (über Magdeburg).	Thlr	gGr	Pf
Elbfracht, Assekuranz und Elbzoll	1	14	—	Landfracht inclusive Zölle...... (bis Magdeburg.)	4	—	—
Durchgangszoll inclusive Geldrate, Plombe rc.	1	16	—	....	1	16	—
Niederlagegebühren	—	6	—	....	—	6	—
Provision, Porto rc.	—	3	6	....	—	3	6
Landfracht v. Magdeburg bis Leipzig	2	—	—	....	2	—	—
Diese sinkt zuweilen bis auf 1 Thlr 15 gGr							
Totalbetrag...	5	15	6	....	8	1	6

Zweite Berechnung.

Mit Benutzung der Elbe

bis Magdeburg.	Thlr	gGr	Pf	und Saale bis Halle.	Thlr	gGr	Pf
von Hamburg nach Magdeburg.....	1	9	—	nach Halle.......	2	—	—
Spesen	—	12	—	....	—	12	—
Landfracht v. Magdeburg nach Leipz.	2	—	—	Halle nach Leipzig	—	18	—
=	3	21	—	=	3	6	—

N. B. Hiebei scheint der in der ersten Berechnung zu 1 Thlr 16 gGr angenommene Preußische Durchgangs-Zoll rc. nicht berücksichtigt zu sein. Nach Zurechnung desselben

	Thlr	gGr	Pf		Thlr	gGr	Pf
selben.....	1	16	—	....	1	16	—

ergeben sich folgende Resultate.

	Thlr	gGr	Pf		Thlr	gGr	Pf
Totalbetrag...	5	13	—	....	4	22	—

Dritte Berechnung.

Mit Benutzung der Elbe.	ℛ	gℊ	₰	über Lüneburg.	ℛ	gℊ	₰
Elbfracht	—	18	—	Fracht, Spesen u. Zoll von Hamburg nach Lüneburg	—	20	—
Elbzoll	—	15	3	Fracht von Lüneburg nach Leipzig incl. aller Zölle.	5	12	—
Assekuranz	—	1	—				
Durchg.-Zoll Geldrate, Plombe ꝛc...	1	16	—				
Niederlagegebühren	—	6	—				
Provision, Porto ꝛc.	—	6	—				
Landfracht	1	16	—				
Totalbetrag...	5	6	3	....	6	8	—
				Halb in Konv.-Münze, halb in Preuß. Kourant, also überhaupt in Preuß. Kourant...........	6	11	9

Die Gesammt-Versendungskosten (Frachten, Spesen und Auslagen) auf den hier in Frage stehenden konkurrirenden Straßen nach allen Hauptplätzen des innern Deutschlands enthält die nachstehende Übersicht. Da indeß die Berechnungen, auf welche sie sich gründet, gleichfalls bereits vor 7 Jahren gemacht wurden, so darf nicht übersehen werden, daß diese Kosten seitdem (in Folge billigerer Frachten, verminderter Transito-Abgaben ꝛc.) ebenfalls eine Verringerung erfahren haben. Ferner ist zu bemerken, daß die gewöhnlichen Frachten und Unkosten zwischen Hamburg und Lüneburg zu 20 Ggr. Konv.-Mze.; zwischen Hamburg und Harburg zu 16 Ggr. Konv.-Mze.; zwischen Hamburg und Magdeburg zu 3 Rthlr. 10 Ggr. Kourant (einschließlich Assekuranz, Elbzoll, Preuß. Durchgangszoll, Spesen, Gebühren) angenommen worden sind; daß 1 Schiffpfund gleich gerechnet ist 300 Pfd. Wiener und 320 Pfd. Lüneburger Gewicht; — und daß die Frachtsätze auch sämmtliche Wege-, Chaussee- und Durchgangs-Abgaben enthalten.

Von Lüneburg, Harburg und Magdeburg bis	A. von Lüneburg für		
1) Wien	300 Pfd. Wiener	12 Rthl. 20 gGr.	Konv.-Mze.
2) Brünn	»	12 » 20 »	»
3) Prag	»	10 » 14 »	»
4) Zittau	320 Pfd. Lüneburg	9 » 14 »	
5) Dresden	»	8 » 14 »	
6) Chemnitz	»	8 » 2 »	
7) Gera	»	7 » 8 »	halb Konv.-M.
8) Altenburg	»	7 » 2 »	halb Pr. Kour.
9) Naumburg	»	6 » 2 »	
10) Leipzig	»	6 » 14 »	
11) Saalfeld	»	6 » 14 »	Konv.-Mze.
12) Weimar	»	6 » 2 »	»
13) Erfurt	»	5 » 14 »	»
14) Gotha	»	5 » 14 »	»
15) Eisenach	»	5 » 2 »	»
16) Regensburg	»	10 » 18 »	Reichsmünze
17) Nürnberg	»	9 » 6 »	»
18) Coburg	»	7 » 6 »	»
19) Würzburg	»	8 » 6 »	»
20) Schweinfurt	»	7 » 18 »	»
21) Frankfurt a. M.	»	8 » 6 »	»
22) Hof	»	8 » 8 »	Preuß. Kour.
23) Bamberg	— —	9 » — »	Reichsmünze.
24) Kassel	»	4 » 14 »	Preuß. Kour.
25) Minden	— —	—	—
26) Braunschweig	»	2 » 10 »	Konv.-Mze.
27) Magdeburg	»	4 » 2 »	Preuß. Kour.
28) Bremen	— —	—	—

B. von Harburg für		C. von Magdeburg für	
300 Pfd. Wiener	13 ℛ 4 gr Kon.-Mze.	— —	— —
»	13 » 4 » »	— —	— —
»	11 » 4 » »	— —	— —
1 Schpfd. Hannov.	10 » 4 » Pr. Kour.	— —	— —
»	9 » 1 » »	— —	— —
»	8 » 22 » »	1 Schiffpfund	6 ℛ 4 gr Pr. Kour.
»	8 » 19 » »	— —	— —
»	8 » 19 » »	1 Schiffpfund	5 » 10 » »
»	5 » 22 » »	— —	— —
»	7 » 1 » »	1 Schiffpfund	5 » 1 » »
»	6 » 7 » »	— —	— —
»	6 » 7 » »	— —	— —
»	5 » 22 » »	— —	— —
»	5 » 22 » »	— —	— —
»	5 » 22 » »	— —	— —
»	11 » 1 » Reichsmze.	— —	— —
»	9 » 13 » »	1 Schiffpfund	9 ℛ 10 gr Reichsmze.
»	7 » 22 » »	»	8 » 10 » »
»	8 » 16 » »	»	9 » 10 » »
»	8 » 7 » »	»	9 » 4 » »
»	9 » 7 » »	»	9 » 22 » »
— —	— —	»	7 » 10 » Pr. Kour.
— —	— —	»	8 » 22 » Reichsmze.
»	5 » 4 » Pr. Kour.	— —	— —
»	5 » 1 » »	— —	— —
»	3 » 1 » »	— —	— —
— —	— —	— —	— —
»	1 » 23 » Gold	— —	— —

3) Von Hamburg über Harburg nach Bremen, Diepholz, Osnabrück und weiter nach Westphalen.

Entfernung von Harburg nach:		davon innerhalb des Königreichs
Bremen	$13\frac{3}{4}$	$12\frac{1}{4}$
Osnabrück (über Bremen)	30	$28\frac{1}{4}$
Münster	$36\frac{1}{4}$	$32\frac{1}{4}$
Verden	11	11
Walsrode	$11\frac{1}{4}$	$11\frac{1}{4}$
Nienburg (über Verden)	16	16
Nienburg (über Walsrode)	$16\frac{1}{2}$	$16\frac{1}{2}$
Nienburg (über Welle, Visselhövede, Rethem)	$14\frac{1}{2}$	$14\frac{1}{2}$
Osnabrück (über Nienburg)	32	32
Osnabrück (über Rotenburg, Verden, Hoya, Sulingen, Diepholz)	$29\frac{1}{2}$	$29\frac{1}{2}$
Minden (über Nienburg und Leese)	22	$18\frac{1}{2}$
Hannover (über Walsrode)	$19\frac{1}{2}$	$19\frac{1}{2}$
(Parallelstraße von Lüneburg über Soltau, Rethem, Nienburg nach Minden	21	$17\frac{1}{2}$)

Waren-Transport von Harburg nach Bremen und v. v. 44000 Ztr.

Die Straße von Harburg nach Bremen hat bisher für den großen Handel fast nur diejenigen Güter befördert, welche von einer Hansestadt zur andern, sowie einen Theil derer, welche aus Westphalen und der Rheingegend nach Hamburg und vice versa bestimmt waren; sie wird eine größere Frequenz erlangen, sobald diejenigen Chausseen vollendet sind, welche Bremen durch das Oldenburgische mit dem Osnabrückischen und Ostfriesland in direkte Verbindung setzen. Von bei weitem größerer kommerzieller Wichtigkeit jedoch würden

die oben angedeuteten Parallelstraßen: von Harburg über Welle, Wisselhövede, Rethem und Nienburg nach Minden, oder von Lüneburg (Artlenburg) über Soltau, Rethem und Nienburg nach Minden sein; selbst dann noch, wenn (wie es jetzt den Anschein hat) die Rhein-Weser-Eisenbahn vorerst nicht zu Stande kommt, denn sie würden die direkteste Verbindung des Niederrheins mit der Ostsee eröffnen. Würde diese in Minden endende, oder doch in einer anderen Richtung durch das Königreich Hannover fortgesetzte Bahn gebaut sein, so hätte man die für Hamburg bestimmten Güter entweder dort eingeschifft und von Nienburg zu Lande weiter versendet, oder (was freilich für Nienburg weniger vortheilhaft gewesen sein würde) von Minden aus schon per Axe über Nienburg der Elbe zugeführt. (Über die Landverbindung Mindens mit Nienburg wird unter № 5. Einiges gesagt werden.) Das Bergische und die übrigen gewerbfleißigen Länder des westlichen Deutschlands senden jetzt ihre für Hamburg, Lübeck und weiter bestimmten Waren entweder über Minden und Hannover, seltener über Osnabrück; vorzüglich aber den Wasserweg durch Holland und dann über See. Schon eine regelmäßige Dampfschiff-Verbindung zwischen Minden und Bremen würde einen großen Theil jener Güter vom Rheinwege abziehen, allein die gefahrloseste und schnellste Beförderung, bei geringer Erhöhung der Transportkosten, würde diesen (häufig aus Eilgütern bestehenden) Sendungen die Anlage einer Chaussee in einer der oben angedeuteten Richtungen gewähren; wobei die Leitung auf Lüneburg den für Lübeck, die Leitung auf Harburg den für Hamburg bestimmten Gegenständen die meisten Vortheile böte. Dem Königreiche Hannover dürfte gleichfalls wesentlicher Gewinn aus dem Bau einer solchen Straße erwachsen, wohin z. B. zu rechnen: die Vermehrung des Speditionshandels zu Nienburg, Harburg und Lüneburg,

eine neue oder doch vermehrte Nahrungsthätigkeit für die berührten kleinen Lüneburgischen Städte, die Belebung des ödesten Theils der Provinz Lüneburg überhaupt, die Erleichterung des Absatzes der Erzeugnisse der Haidegegenden, des Lüneburger Salzes u. s. w.

4) Von Bremen über Nienburg, Hannover, Eimbeck, nach Nordheim u. s. w., oder über Hildesheim nach Osterode u. s. w., auch über Achim, Verden, nach Hannover.

Entfernung von Bremen nach:		davon innerhalb des Königreichs.
Nienburg	$8\frac{1}{4}$	$7\frac{3}{4}$
Hannover	$14\frac{7}{10}$	$14\frac{1}{5}$
Nordheim	$25\frac{1}{2}$	25
Kassel	$33\frac{3}{10}$	$32\frac{4}{5}$
Witzenhausen	32	30
Heiligenstadt	32	$29\frac{1}{2}$
Eisenach (über Nordheim, Heiligenstadt)	41	$29\frac{1}{2}$
Frankfurt a. M. (über Hannover, Nordheim, Kassel, Marburg)	$56\frac{3}{4}$	$32\frac{4}{5}$
Braunschweig (über Celle)	24	$21\frac{1}{2}$
Braunschweig (über Hannover)	$24\frac{1}{2}$	22
Hildesheim	$18\frac{1}{3}$	$18\frac{1}{3}$
Nordhausen (üb. Hildesh., Osterode, Nürey)	$34\frac{1}{2}$	$26\frac{1}{3}$
Verden (über Achim)	$5\frac{3}{4}$	5
Hannover (über Verden, Walsrode)	18	$17\frac{1}{4}$
Celle (über Verden)	$16\frac{3}{4}$	16

Waren-Transport von Bremen:

nach Hannover und vice versa	320000	Ztnr.
davon in der Richtung auf Kassel und v. v.	50000	»
Witzenhausen und v. v.	56000	»
Heiligenstadt und v. v.	28000	»
nach Braunschweig (über Hannover oder Celle) u. v. v.	100000	»

Von der obigen Güter=Quantität betragen die Ausfuhren von und über Hannover nur etwa 60000 Ztnr., mithin kann ein großer Theil der Frachtwagen keine volle Rückladung erhalten, und dies ist die Haupt=Ursache des Ruins so vieler auf dieser Route fahrenden Fuhrleute.

Die Landfracht betrug für ein Schiffpfund im Jahre 1824 von Bremen nach Frankfurt a. M. durchschnittlich, mit Lagerung in Münden, 7 Rthlr. 8 Sgr. 3¼ Pf., direkt zur Fuhr 6 Rthlr. 10 Sgr.

Im Jahre 1831 betrugen die Kosten (mit Ausschluß des Frachtlohns):

von Bremen zu Lande über Hannover nach Nordheim 30 Rthlr. 22 Sgr. 9 Pf.

von Bremen zu Lande über Hannover und Braunschweig nach Nordheim 34 Rthlr. 3 Sgr. 3 Pf.

von Bremen zu Wasser nach Hannover und von da zu Lande nach Nordheim 49 Rthlr. 12 Sgr. 4 Pf.

von Bremen zu Wasser nach Celle und von da zu Lande über Braunschweig nach Nordheim 51 Rthlr. 4 Sgr. 11 Pf.

Die jetzigen Landfrachten sowohl als die Kosten der Wasserwege sind bereits oben unter dem Abschnitte »Weser=handel« angegeben. Bremen hat auch zu Lande, auf den nach dem östlichen Deutschland führenden Straßen, die sehr drückende Konkurrenz Hamburgs zu bestehen, welches nicht nur wegen der kürzeren Entfernung im Vortheile ist, sondern auch durch das Zusammentreffen einer größeren Zahl von Straßen und die dadurch ihm zu Gebote stehende bedeutendere Masse des Fuhrwerks, gewöhnlich billigere Frachten zu bedingen im Stande ist.

5) Von Bremen über Diepholz, Lemförde, nach Osnabrück u. s. w.

Entfernung von Bremen nach:		davon innerhalb des Königreichs.
Lemförde	10	9½
Osnabrück	16	15½
Münster	22½	20
Bielefeld (über Osnabrück)	21	18
Herford (über Osnabrück)	23	18⅚
Minden (über Osnabrück)	24½	17⅔
Minden (über Nienburg)	14½	9½
Minden (über Bassum, Sulingen, Uchte)	14	12
Herford (über Minden)	18	12
Bielefeld (über Sulingen, Minden)	20	12
Elberfeld (über Osnabrück, Münster, Dortmund, Hagen)	36	20
Elberfeld (über Minden, Bielefeld, Hamm oder Soest)	40	12
Iserlohn (über Osnabrück, Wahrendorf, Hamm, Werl)	32½	19
Iserlohn (über Minden, Bielefeld, Soest)	34	12
Paderborn (über Minden, Bielefeld)	27	12
Kassel (über Minden, Paderborn)	37	12
Frankfurt a. M. (über Minden, Bielefeld, Paderborn, Kassel, Marburg)	58½	12
Lemgo (über Minden)	18½	12
Paderborn (über Minden, Lemgo)	24	12
Arolsen (desgleichen)	31	12
Frankfurt a. M. (desgl. Arolsen u. Marburg)	50¼	12

Waren-Transport von Bremen in der Richtung nach Osnabrück und vice versa . . . . . . 85 bis 90000 Ztnr.

Davon in der Richtung nach Münster u. v. v. 13000 »
nach Minden . . . . 35000 »

Die Frachten sind unter dem Abschnitte »Weserhandel« verzeichnet.

Diese für Bremen äußerst wichtige Straße — der kürzeste Verbindungsweg der Fabrik-Distrikte der Preußischen Provinzen Westphalen und Niederrhein mit dem Meere — hat durch die Zoll-Linien, die Verbesserung des Lippefahrwassers, durch die Begünstigung der Mindener Straße u. s. w., verloren. Auf wenige unserer Handelsstraßen würde die Vereinigung des großen und nordwestdeutschen Zoll-Vereins einen vortheilhafteren Einfluß äußern, als auf diese; allein dann möchte auch nicht zu vermeiden sein, dem direkten Verkehr zwischen Bremen und dem Süden Deutschlands, die beste Straße durch Verbindung Nienburgs mit Minden mittelst einer Chaussee über Leese und Windheim, zu eröffnen. Nebenbei erhielten das Bückeburgische und Schaumburgische einen sehr erwünschten Abzugweg für ihre Erzeugnisse (Steinkohlen, Getreide u. s. w.); allein der Straße über Hannover würde dadurch ohne Zweifel Vieles entzogen.

6) Von Bremen über Oldenburg, Cloppenburg, Löningen, Haselünne und Lingen nach Nordhorn; ferner über Oldenburg (oder Wildeshausen), Cloppenburg, Quackenbrück, nach Osnabrück u.s.w., sowie über Oldenburg, Westerstede, Großsander, Hesel nach Leer.

Entfernung von Bremen nach:		davon innerhalb des Königreichs.
Lingen	$18\frac{1}{4}$	$4\frac{1}{2}$
Nordhorn	21	$7\frac{1}{4}$
Osnabrück (über Quackenbrück)	19	$7\frac{1}{4}$
Zwolle	32	$10\frac{3}{4}$
Aurich	17	$5\frac{3}{4}$
Leer	$15\frac{1}{4}$	4
Neuschanz	$18\frac{1}{2}$	7
Groningen	24	7

Waren-Transport, weil ein Theil der Straßen erst gebauet wird, nicht zu schätzen.

Bis zum Jahre 1836 besaß Oldenburg nur die Chausseestrecke zwischen Delmenhorst und der Stadt Oldenburg zur Verbindung mit Bremen; in Folge des Zollvereinigungs-Vertrages mit Hannover aber werden bis zum Jahre 1842 die oben bezeichneten Straßen chaussirt sein.

Diese Wege dienen vorzüglich folgenden Zwecken:

a) Sie bilden die direktesten Verbindungs-Linien zwischen Bremen und Holland, auch Ostfriesland; sowie zwischen Bremen, dem Herzogthume Aremberg-Meppen, Lingen, den Ämtern Bersenbrück und Fürstenau.

b) Sie geben dem Verkehre des Hoyaischen mit dem Osnabrückischen und Ostfriesland, auch vice versa, die kürzeste Richtung. So werden auch z. B. die durch das Hoyaische (über Twistringen) kommenden nach Quackenbrück u. s. w. bestimmten Braunschweiger und Lüneburger Meßgüter, künftig diese Straße benutzen.

c) Sie bewirken, daß Bremen, sein Gebiet und seine Vermittelung, durch eine Verlängerung der Nienburg-Syker Chaussee auf Delmenhorst u. s. w. bis an die Unter-Weser, umgangen wird.

d) Sie erleichtern (neben der Wasserstraße auf der Leda) den Durchfuhrhandel durch Ostfriesland, von und nach dem Oldenburgischen, welcher vorzugsweise mit Rocken, Buchweizen, Holz, Torf, Honig, Bienen, Garn, Leinen, Schinken als Oldenburgischen Erzeugnissen; Pferden, Rindvieh, Butter u. s. w. als Ostfriesischen Erzeugnissen, getrieben wird.

e) Sie äußern sehr wohlthätige Folgen auf den Grenzverkehr und den Austausch der gegenseitigen Erzeugnisse, welcher schon bisher lebhaft war. So empfängt Ostfriesland aus

dem Oldenburgischen: Krumm- und anderes Holz, auch Holzware, Buschwerk, Faschinen, Getreide, vorzüglich Rocken und Buchweizen, Torf, Borke, Hanf, Hopfen, Honig, Schinken, Schweine; Oldenburg von Ostfriesland: Butter, Käse, Mehl, Grütze, Gerste, Hafer, Weizen, Öl, Seife, Mauersteine, Ziegel, Kalk. — Osnabrück empfängt aus dem Oldenburgischen: gemästetes Rindvieh, Pferde, etwas grobe Wolle und Torf; Oldenburg aus dem Osnabrückischen: Korn und etwas Ziegelware.

7) Von Hannover über Hameln nach Pyrmont und Detmold, auch weiter.

Entfernung von Hannover nach:		davon innerhalb des Königreichs.
Hameln	6	6
Pyrmont	9	$8\frac{2}{3}$
Detmold	12	$8\frac{2}{3}$
Kassel (über Hameln, Pyrmont, Hofgeismar)	$20\frac{1}{2}$	$8\frac{2}{3}$
Paderborn (über Hameln, Detmold)	16	$8\frac{2}{3}$
Elberfeld (desgl. und Soest)	34	$8\frac{2}{3}$

Waren-Transport von Hannover nach dem Fürstenthume Lippe-Detmold und v. v. 40000 Zentner.

Diese Straßen, welchen eine Vereinigung des großen und nordwestdeutschen Zollvereins (verbunden mit dem dann nicht zu vermeidenden Beitritte Lippe-Detmolds und Pyrmonts) gleichfalls größere Frequenz verschaffen würde; haben zwar für den Reiseverkehr bekanntlich eine erhebliche Wichtigkeit, für den größeren Handel jedoch nur dadurch, daß die Ein- und Ausfuhren des östlichen Theiles von Lippe-Detmold, die Meß- und Markt-Güter darauf gehen, auch etwas Durchfuhrhandel nach dem und vom Paderbornschen, sowie in der Richtung nach und von Höxter, Statt findet.

8) Von Hannover auf Wunstorf oder Nenndorf, Bückeburg, Minden u. s. w.

Entfernung von Hannover nach:		davon innerhalb des Königreichs.
Nenndorf	$3\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$
Bückeburg	7	$3\frac{1}{3}$
Minden	$8\frac{1}{4}$	$3\frac{1}{3}$
Osnabrück (über Minden)	$17\frac{1}{2}$	$5\frac{1}{2}$
Osnabrück (über Rehburg, Diepenau)	$18\frac{3}{4}$	$9\frac{1}{4}$
Herford	12	$3\frac{1}{3}$
Bielefeld	14	$3\frac{1}{3}$
Münster	23	$3\frac{1}{3}$
Elberfeld	37	$3\frac{1}{3}$

Waren-Transport von Hannover in der Richtung nach Minden 60000 Zentner *).

Die vorbezeichnete Straße auf Wunstorf, dann Hagenburg, Rehburg, Stolzenau, Uchte, Diepenau, Bohmte, Osnabrück, hat den Namen der Holländischen Poststraße; bildet einen der nächsten Verbindungswege zwischen Hannover und Osnabrück, und führt zu dem Rehburger Bade. Größere kommerzielle Wichtigkeit hat sie, wegen der bedeutenderen Parallel-Straßen nördlich und südlich, nicht erlangen können; wogegen (ungeachtet der Konkurrenz der Straße unter № 9) der Weg über Nenndorf nach Minden u. s. w., wenn dereinst die Zoll-Linien gefallen sein werden, eine größere Wichtigkeit erlangen dürfte. Überhaupt hat

*) Am Hannoverschen Packhofe sind während der letzteren Jahre jährlich im Durchschnitt 150000 Ztnr., für den Handel der Stadt und den Speditions-Betrieb, angekommen. Hiervon sind etwa 90000 Ztnr. am Packhofe niedergelegt und von diesen wieder etwa 50000 Ztnr. als eigentliches Transitogut anzunehmen. Den größeren Theil dieses Betrages umfaßt die Expedition der aus den Preuß. Rheinprovinzen nach Hamburg und Lübeck bestimmten Güter. Die Spedition von und nach Frankfurt a. M. ist, seit Vollendung der Chausseen nach den Hansestädten und den verbesserten Zoll-Einrichtungen, für die Stadt Hannover unbedeutend geworden; die Güter gehen jetzt regelmäßig gerade durch ohne Aufenthalt. Fast ebenso ist es mit den Versendungen nach Baiern, Sachsen und v. v.

wohl kaum irgend einem Landestheile das jetzige Absperrungs-system mehr geschadet, als dem in das Preußische vorspringenden südlichen Theile des Fürstenthums Osnabrück. Sechs verschiedene Chausseen durchschneiden denselben, fast alle in der Richtung von Osten nach Westen laufend, mithin zur Kommunikation zwischen der Weser und Holland dienend; aber die Durchgangs-Abgaben beider Zollvereine lassen ihnen wenig Leben. So ist z. B. der früher recht bedeutende Verkehr zwischen dem Osnabrückischen und dem Fürstenthume Lippe-Detmold über Herford, jetzt kaum nennenswerth mehr; und Münster, welches früher mit Minden durch das Osnabrückische kommunizirte, hat jetzt eine direkte Chaussee-Verbindung mit demselben.

9) Von Unsen (an der kurhessischen Grenze) über Hohnsen, Koppenbrügge, Elze, Hildesheim, nach Schladen (Richtung über Dardesheim nach Halberstadt) oder nach Goslar, oder nach Braunschweig.

Entfernung von Hildesheim nach:		davon innerhalb des Königreichs.
Rinteln	$9\frac{1}{2}$	$6\frac{4}{5}$
Minden	12	$6\frac{4}{5}$
Goslar	$6\frac{2}{3}$	$6\frac{2}{3}$
Braunschweig	6	4
Halberstadt (über Goslar)	14	7
Schladen	8	8
Halberstadt (über Schladen)	14	$8\frac{1}{4}$
Magdeburg (über Schladen u. Halberstadt)	$20\frac{3}{4}$	$8\frac{1}{4}$

(Parallelstraßen:

Von Magdeburg nach Preuß. Minden:

über Halberstadt, Schladen, Hildesheim, Koppenbrügge	$32\frac{1}{2}$	M.
über Helmstädt, Braunschweig, Hildesheim	$29\frac{3}{4}$	»
über Halberstadt, Goslar, Seesen, Gandersheim, Eschershausen, Hameln, Rinteln	33	»

Von Magdeburg nach Paderborn:

über Halberstadt, Goslar, Gandersheim, Holzminden, Brakel . . . . 33½ M.

über Egeln, Quedlinburg, Nordhausen, Nüxey, Nordheim, Moringen, Uslar, Karlshafen . . . . 39 »

Von Magdeburg nach Kassel (Richtung z. B. nach Koblenz) über Nordhausen und Heiligenstadt. . . 30 M.)

Waren-Transport:

Während der Jahre 1826 bis 1833 sind auf der Straße von Großlafferde nach Unsen und v. v. jährlich im Durchschnitt transitirt 113000 Zentner; der Verkehr von Braunschweig nach Minden soll 143000 Zentner umfassen; der Verkehr zwischen Braunschweig und Hannover 30000; die Sendungen vom Oberharze über Goslar betragen etwa 60000 Zentner; die übrigens in Goslar zusammentreffenden Güter schätzt man auf 210000? Ztr. Die vorstehend bezeichneten Straßen laufen sämmtlich in der Richtung von Osten nach Westen; der bedeutende Verkehr, welchen diese Theile Norddeutschlands, namentlich des Königreichs Preußen, mit einander führen, sowie der Handel des dahinter liegenden Auslandes, wird durch ihre Hülfe bewerkstelligt. Früher war diejenige Chaussee, welche im Hannoverschen Großlafferde und Unsen zum Ein- und Ausgangspunkte hat, bei weitem die belebteste; seit etwa 18 Jahren begann die Frequenz abzunehmen, Braunschweigische, Hannoversche, Hessische, Lippe-Schaumburgische Zölle und sonstige Abgaben verscheuchten die Frachtfuhrleute immer mehr; die wiederholten Zoll-Erleichterungen, durch welche die Hannoversche Regierung zu helfen suchte, konnten nur einen Theil der Last wegräumen, und nur für einige Jahre (1828, 1829) helfen; denn neben der allgemeinen Stockung des Landhandels von 1830 an, trat auch die gefährliche Konkurrenz der (früher mit schwerem Geschirr nicht zu befahrenden) Straße von Magdeburg über Nordhausen, Heiligenstadt und Kassel ein. Seit

der Vollendung dieser Chaussee sind die Sendungen aus dem südlichen Theile der Preußischen Rheinprovinzen nach dem östlichen Preußen und v. v. für die Hannoverschen Transitostraßen verloren. Von Magdeburg nach Koblenz gebraucht der Frachtfahrer über Kassel 14 bis 15 Tage, während er über Braunschweig und Minden 17 bis 18 bedarf; er fährt dort ohne alle Zoll-Weitläuftigkeiten, während er hier nicht nur unsern Durchgangszoll entrichten muß, sondern durch das Plombiren seines Wagens oder gar der einzelnen Kolli, Umstände und Aufenthalt hat. Nur das Wegfallen der Zoll-Linien kann auch dieser Straße ihre frühere Frequenz wieder verschaffen. Denn, weil der Mehr-Aufwand an Zeit und Zehrungskosten auf der Braunschweig-Mindener Straße, größtentheils aufgewogen wird durch die Mehr-Ausgabe für Vorspann auf der Straße über Nordhausen und Kassel, so würden in jenem Falle die Fuhrleute der ersten Route um so bereitwilliger den Vorzug geben, als sie auf derselben mehr Frachtnachfrage und (nach ihrer Behauptung) bessere Wirthshäuser antreffen.

Zwar transitirt jetzt noch durch das Hannoversche der größte Theil der Waren, welche von Aachen, Köln, Elberfeld, Wesel, Solingen, Iserlohn, Remscheid und andern unterhalb Koblenz belegenen Plätzen, nach den östlichen Preußischen Provinzen und v. v. versandt werden, namentlich: von Osten nach Westen Militair-Effekten (jedoch immer abnehmend), Wolle (von den östlichen Wollmärkten), Öl, Kupfer, Zink, Manufakturwaren, — von Westen nach Osten: Eisenwaren, Zucker, Syrup, Leder, Manufakturwaren; — allein das wird nur so lange währen, bis Zoll-Einrichtungen und Eisenbahn-Anlagen einen schwer zu entfernenden Riegel vorschieben.

Die Transitostraßen von Schladen (Osterwiek, Halberstadt) nach Unsen und von Goslar (Appenrode, Halberstadt) nach Unsen, treffen mit der Großlafferder (Braunschweiger) Unser Straße

in Hildesheim zusammen; sie können sich hinsichtlich der Frequenz mit dieser nicht messen. Die Route über Schladen hat erst seit Vollendung der Chaussee nach Dardesheim vor etwa 8 Jahren Wichtigkeit für den Durchfuhrhandel erlangt; die Hauptgegenstände desselben sind dort: Rüböl, Mohnöl und Kornbranntwein; auf der Goslarschen Straße gehen außerdem auch vielfach Grütze, Graupen, Stärke, Kümmel, Anis, Butter, Töpfergut, Schlachtvieh und in der Richtung nach Hannover (nicht als Transitogut) bedeutende Quantitäten Metalle und Metallwaren, sowie v. v. Coaks. —

Von Wichtigkeit wegen der bedeutenden Abfuhr von Steinkohlen, Salz, Töpferwaren, Steinen u. s. w. aus dem betriebsamen Süntelthale, ist ein, die Hildesheim-Unser Straße bei Koppenbrügge verlassender über Neustadt, Hachmühlen, Münder und Lauenau, in die Hannover-Mindener Chaussee bei Nenndorf einmündender Seiten-Arm.

10) Von Osnabrück über Bramsche, Fürstenau, Lingen und Nordhorn nach Holland; auch über Ibbenbühren, Rheine und Bentheim nach Holland.

Entfernung von Osnabrück nach:		davon innerhalb des Königreichs.
Lingen	$9\frac{1}{4}$	$9\frac{1}{4}$
Nordhorn	12	12
Neuenhaus	13	13
Oldenzaal (über Lingen)	$11\frac{3}{4}$	$9\frac{1}{4}$
Deventer	21	13
Zwolle	20	15
Koeverden	17	16
Groningen	27	16
Rheine	6	1
Bentheim	9	$2\frac{1}{4}$
Oldenzaal (über Bentheim)	$11\frac{1}{4}$	4
Enschede (über Bentheim)	12	4
Deventer (über Bentheim)	19	4

(Parallelstraßen von Münster: über Maxhaven und Gronau nach Enschede 8½ Meile, und über Coesfeld und Vreden nach Deventer 15½ Meile).

Waren-Transport:

Die Gesammtmenge der Güter, welche durch Bentheim und Emsbühren: aus dem Preußischen Westphalen nach Holland und umgekehrt, oder aus dem nördlich von der Grafschaft Bentheim belegenen Theile der Niederländischen Provinz Drenthe, nach dem südlich daranstoßenden Theile der Niederländischen Provinz Oberyssel, gehen; wird jährlich im Durchschnitt 40000 Zentner betragen.

Die Frachtpreise auf den obenbezeichneten Straßen sind etwa:

von Osnabrück nach Bremen pro Schiffpfund	1	Thlr.	Kour.
von Bremen	$1\frac{1}{6}$	»	»
Lieferungszeit 4 Tage;			
nach Hamburg pro Schiffpfund	$2\frac{5}{6}$	»	»
von Hamburg	$2\frac{3}{4}$	»	»
Lieferungszeit 8 Tage;			
nach Münster pro Schiffpfund	1	»	»
Lieferungszeit 2 Tage;			
nach Nordhorn pro Zentner	$\frac{1}{4}$	»	»
Lieferungszeit 3 Tage;			
nach Minden pro Zentner	$\frac{1}{3}$	»	»
Lieferungszeit 2 Tage;			
nach Hannover pro Zentner . . . . $\frac{5}{6}$ bis	1	»	»
Lieferungszeit 4 Tage;			
nach Braunschweig pro Schiffpfund	$3\frac{1}{3}$	»	»
Lieferungszeit 6 Tage;			
nach Magdeburg pro Schiffpfund	4	»	»
Lieferungszeit 8 Tage;			
nach Elberfeld pro Zentner	1	»	»
Lieferungszeit 6 Tage;			
nach Köln pro Zentner	$1\frac{1}{4}$	»	»
Lieferungszeit 8 bis 9 Tage.			

Bei den meisten dieser Frachten muß der Fuhrmann alle Kosten und Abgaben, mit Ausnahme der Steuer, tragen.

Von Lingen werden Frachten bezahlt pro Zentner:

nach Osnabrück	4	Sgr.	Kour.
» Nordhorn	2	»	»
» Rheine	6	»	»
(Wasserfracht)	2	»	»
» Quakenbrück	5	»	»
(Wasserfracht) nach Halte oder Leer	2	»	»
Unkosten in Lingen für Spedition und Arbeitslohn pro Zentner	2	»	»

Von den Eingangs genannten Straßen ist die über Osnabrück, Lingen, Nordhorn ungleich bedeutender, als die durch Bentheim und Emsbühren laufenden; sie nimmt nicht nur die Transitogüter und die aus dem Osnabrückischen und Oldenburgischen nach den Niederlanden und v. v. bestimmten Gegenstände auf, sondern dient auch zur Vermittlung des Verkehrs zwischen dem Meppenschen und Holland; denn nur für den Huimling etwa wird der Weg auf Bourtange (Groningen), für die nach den Niederlanden gehenden diesseitigen Erzeugnisse (Schubegut, Woll-Laken, wollene Strümpfe, Handschuhe, Jacken, Honig, Wachs, Speck, Schinken, Sensen) benutzt. Die über Lingen und Nordhorn nach den Niederlanden gelangenden Waren bestehen, außer dem Transitogut, meist in: Osnabrücker Leinen, Garn, Rocken, Buchweizen, Honig, Wachs, Wagen, Sensen (Bentheimische), Strümpfe, Handschuhe, Zeug aus Wolle, Grafschafter Leinen. Auch auf dem von Rheine über Bentheim nach Oldenzaal führenden Wege, wo das Dorf Ohne einige Spedition hat, werden neben den transitirenden Gegenständen, Erzeugnisse der Grafschaft ausgeführt, z. B. Leinen, Baumwollenzeug, Steine, Pergament. Eine von Münster mit Vermeidung des Hannoverschen auf Enschede angelegte Chaussee, wird den Westphälisch-Holländischen Verkehr

um so mehr von der Grafschaft Bentheim und auch theilweise von der großen Straße über Lingen und Osnabrück ableiten; weil Holländische Kanal-Anlagen auf denselben Zweck hinarbeiten.

11) Von Leer über Weener, Papenburg, Aschendorf, Lathen, Meppen nach Lingen.

Entfernung von Leer nach:		davon innerhalb des Königreichs.
Papenburg	4	4
Meppen	$10\frac{1}{2}$	$10\frac{1}{2}$
Lingen	$13\frac{1}{2}$	$13\frac{1}{2}$
Osnabrück (über Lingen)	$22\frac{3}{4}$	$22\frac{3}{4}$
Osnabrück (über Haselünne und Fürstenau)	$20\frac{3}{4}$	$20\frac{3}{4}$
Münster (über Lingen und Rheine)	22	17

Die Straßen in Ostfriesland, nach dem Oldenburgischen und nach dem Meppenschen, sind noch in der Anlage begriffen, ihre künftige Frequenz ist daher aus der bisherigen (bei dem früher sehr mangelhaften Zustande der Wege) auch nicht entfernt zu beurtheilen. Die in den Haupthäfen Emden und Leer sowohl ein- als ausgeführten Waren-Quantitäten sind durchschnittlich gewesen:

	Ohm.	Pferdelast.	Himpten.	Zentner.
in Emden	1550	13000	40000	90000
in Leer	1200	23000	165000	80000

Wenn diese Straße vollendet ist, wird sie mit der Ems in Konkurrenz treten, und bei der schlechten Beschaffenheit des Fahrwassers derselben unterhalb Meppen zur Erleichterung und Vermehrung der Verbindung zwischen den Plätzen an der Unter-Ems und dem Preußischen Westphalen dienen. Allein weder die Ems noch diese Straße werden diejenige Wichtigkeit für den Verkehr erlangen, worauf ihre Lage ihnen Ansprüche verleiht, bevor nicht die Zoll-Linien bei Rheine entfernt sind.

In gleicher Richtung mit dieser Straße befindet sich noch ein Wasserweg, der jedoch nur für den Absatz der Erzeugnisse eines Theils des Amts Huimling (Börger, Lorup, Esterwege) Wichtigkeit hat. Bienen, Bienenkörbe, Rocken, Buchweizen u. s. w. werden nämlich von Heubrücke ab in kleinen Booten auf der Ohe eingeschifft, durchschneiden einen Theil des Oldenburgischen Saterlandes, werden in Utender Fahrzeuge überladen und gelangen so auf der Leda nach Leer.

12) Von Stade über Buxtehude und Steinbeck zur Harburg-Bremer Chaussee.

Entfernung von Stade nach:		davon innerhalb des Königreichs.
Buxtehude	3	3
Steinbeck	6	6
Harburg	$6\frac{1}{4}$	$6\frac{1}{4}$
Celle (über Buxtehude und Bergen)	$17\frac{1}{2}$	$17\frac{1}{2}$
Hannover (desgl.)	$23\frac{1}{4}$	$23\frac{1}{4}$
Braunschweig (desgl.)	$24\frac{1}{2}$	$23\frac{1}{4}$

Diese noch unvollendete Straße ist zunächst von großer Wichtigkeit für die zwischen Stade und Harburg belegene Uferstrecke der Provinzen Bremen und Lüneburg, weil der Verkehr seiner Hauptplätze unter einander bisher nur zur Zeit des offenen Wassers gesichert war; die Landverbindungen mit dem Hinterlande aber gleichfalls an vielen Mängeln litten. Allein diese Straße (so wie die folgende № 13.) kann auch eine höhere kommerzielle Bedeutung erlangen, weil sie Buxtehude und Stade berührt, zwei Plätze, die (falls sie mit der Elbe in bessere Wasserverbindung gesetzt werden und kleine sichere Häfen erhalten, was nicht schwierig ist) für den Ein- und Ausfuhrhandel sehr bequem gelegen sind und auch deren Transitoverkehre mit aus See gekommenen Gütern manche Vortheile darbieten.

Dann wird ferner noch stärker als jetzt hervortreten, wie überaus günstig belegen dieser Theil des Elbufers für fabrikartige Betriebe ist. Sollte aber der nordwestdeutsche sich dem großen Zollvereine anschließen, so möchte diese Straße, nach der Elbmündung zu verlängert, eine der wichtigsten des Landes werden: wie denn überhaupt für die zwischen den beiden Hauptbinnenströmen Norddeutschlands belegene Provinz Bremen eine solche Zoll-Einigung von unberechenbar nützlichen Folgen sein durfte.

13) **Von Stade über Bremervörde, Osterholz und Burg nach Bremen.**

Entfernung von Stade nach:		davon innerhalb des Königreichs.
Bremervörde	$4\frac{1}{4}$	$4\frac{1}{4}$
Bremen	13	$11\frac{1}{4}$
Osnabrück (über Bremen)	29	$26\frac{3}{4}$
Lingen (desgl. und Oldenburg)	$31\frac{1}{4}$	$15\frac{3}{4}$
Hannover (über Bremen)	$27\frac{7}{10}$	$25\frac{1}{2}$

Auch diese Straße hat zunächst für die Provinz, welche sie in bedeutender Ausdehnung durchschneidet, große Wichtigkeit. Sie verbindet mehrere gewerbfleißige Orte unter einander und mit einem großen Handelsplatze, und sichert den Post- und Reiseverkehr auf dem kürzesten Wege. Ob sie und auch die unter der Abtheilung D. erwähnte Kanalverbindung der Elbe und Weser über Stade, Bremervörde und Bremen, aus dem größeren Verkehre Einiges oder Vieles anziehen werde; hängt hauptsächlich davon ab, ob und was für die Erleichterung und Begünstigung des Anbringens der Elb-Importen bergwärts geschieht.

14) **Von Ritzebüttel über Dorum, Lehe** (4½ Meile). **Bremerhafen, Stotel, Dorfhagen und Marßel** (von Lehe bis zur Landesgränze 6⅘ Meile) **nach Bremen** 13¼ Meile

Vortheile, welche diese Straße geschafft hat, sind:

a) Die Verbindung des Landes Wursten mit Bremerhafen und Kurhafen, behuf besseren Absatzes seines Getreides, Rappsamens und Viehes;
b) die unmittelbare Landverbindung zwischen jenen beiden Außenhafen-Plätzen der Weser und Elbe;
c) eine sichere Frachtstraße bei gestörter Wasserverbindung zwischen Kurhafen und Hamburg.

Die Landstransport-Anstalten*) sind auch im Königreiche Hannover theils Unternehmungen des Staats, theils von Privatpersonen. Zu den Ersteren gehören Fahrposten verschiedener Art (Personenwagen, Diligencen, Fourgons, Packwagen) und Briefposten (zu Wagen, Pferde oder Fuß); zu den Letzteren: Boten, Landkutschen, Hauderer oder Lohnkutscher, Frachtfuhren. Von den Posten ist unter dem Abschnitte »Beförderungsmittel des Verkehrs« die Rede, von den Privattransport-Anstalten erfordern nur die für die Güterbeförderung bei weitem wichtigsten Frachtfuhren eine speziellere Betrachtung.

Die Frachtfuhren sind ein Privatgewerbe zum Transporte der größeren Kaufmannsgüter und anderer Gegenstände, welches zwar Aus- und Einländern unbedingt freigegeben ist; jedoch die Monopolrechte der Posten, in Beziehung auf Pferdewechsel und auf die ausschließliche Befugniß derselben zum Transporte einzelner Gegenstände (z. B. bis zu einem bestimmten Gewichte, von Geldsendungen u. s. w.) zu beachten hat. Der Gang solcher Frachtfuhren ist entweder regelmäßig auf bestimmten Straßen und nach bestimmten Orten, oder nach dem vorhandenen Bedarfe sich richtend. Sie haben seit dem Anfang des gegen-

*) z. v. (Herrfeldt) die Transportwissenschaft, Frankfurt a. M. 1834.

wärtigen Jahrhunderts wesentliche Verbesserungen erfahren, wozu die Vermehrung und Vervollkommnung der Straßen sehr viel beigetragen hat; allein sie haben sich die neuesten Fortschritte des Frachtfuhrwesens im Auslande noch nicht angeeignet, obgleich solches um so nothwendiger erscheint, weil Transportmittel anderer Art in eine täglich drückendere Konkurrenz mit ihnen treten. Die nachstehende Übersicht der Geschwindigkeit und Kosten des Transports von Waren auf Chausseen, Eisenbahnen und Wasserstraßen, wird dieses vor Augen bringen *).

Entfernung in geogr. Meilen.	Gewöhnliche Güterfuhren.			Beschleunigte Güterfuhren.			Eisenbahnen mit Dampfwagen.			Kanäle.		
	Kosten eines Zentners.		Schnelligkeit in Tagen.	Kosten.		Schnelligkeit in Tagen.	Kosten. **)		Schnelligkeit in Tagen.	Kosten.		Schnelligkeit in Tagen.
	Thlr.	Sgr.		Thlr.	Sgr.		Thlr.	Sgr.		Thlr.	Sgr.	
15	—	13	3	—	15	2	—	6,25	5 Std.	—	3,5	wie bei gewöhnlichen Güterfuhren.
30	1	3	8	1	8	3½	—	12,5	10 »	—	6,25	
60	2	6	16	2	12	7	1	1	1,7 Tag	—	12,5	
120	4	—	32	5	—	14	2	2	3 »	1	1	
180	5	6	50	7	12	21	3	3	5 »	1	13,5	

*) Nach den in England und Nordamerika gemachten neuesten Erfahrungen.

**) In der ausgezeichneten Schrift von Wood: Praktisches Handbuch der Eisenbahnkunde und der innern Kommunikation im Allgemeinen, nach der dritten Engl. Aufl. übersetzt von Köhler, Braunschweig 1839; befinden sich Vergleichungen der verschiedenen Arten der innern Kommunikation, welche hier mitzutheilen wir uns nicht enthalten können:

(Zur Anmerkung **))

a) Chausseen und Eisenbahnen mit Pferdebeförderung.

Art des Verkehrs.	Chausseen.				Eisenbahnen.		
	Verhältniß der Geschwindigkeit in Meilen per Stunde.	Zugkraft in Pfunden per Tonne.	Zugkosten per Tonne und Meile.	Leitungskosten per Meile.	Zugkraft in Pfunden per Tonne.	Zugkosten per Tonne und Meile.	Leitungskosten per Meile.
Schwere Fracht . .	$2\frac{1}{2}$	73	3 d.	8 d. per Tonne.	8,5	$0,^{56}$ d.	$1,^{65}$ d. per Tonne.
Leichte Fracht . . .	4	73	$4,^{5}$ d.	12 d. per Tonne.	8,5	$0,^{9}$ d.	$3\frac{6}{27}$ d. per Tonne.
Personen und Packete . .	9	83	$0,^{7}$ d. per Person. 10 d. per Tonne.	3 d. per Person. 3 s. per Tonne.	8,5	$0,^{25}$ d. per Person. 2,24 d. per Tonne.	1 d. bis $1\frac{1}{2}$ d. per Person. 1 s. 3 d. per Tonne.

b) Chausseen und Eisenbahnen mit Lokomotiven.

Art des Verkehrs.	Chausseen.				Eisenbahnen.			
	Geschwindigkeit in Meilen per Stunde.	Zugkraft in Pfunden per Tonne.	Zugkosten per Tonne und Meile.	Kosten der Leitung per Meile.	Geschwindigkeit in Meilen per Stunde.	Zugkraft in Pfunden per Tonne.	Zugkosten per Tonne und Meile.	Kosten der Leitung per Meile.
Schwere Fracht	2½	73	3 d.	8 d. per Tonne.	8	8½	$0,^{375}$ d.	$1,^{065}$ d. per Tonne.
Leichte Fracht .	4	73	4½ d.	12 d. per Tonne.	12	8½	$0,^{5}$ d.	$3,^{5}$ d. per Tonne.
Personen und Packete . .	9	83	10 d.	2 d. bis 4 d. per Person. 3 s. per Tonne.	20	8½	$0,^{25}$ d. per Person. $0,^{73}$ d. per Tonne.	1 d. bis 1½ d. per Person. $12,^{37}$ d. per Tonne.

c) Relativer Widerstand auf Kanälen und Eisenbahnen.

Verhältniß der Geschwindigkeit in Meilen per Stunde.	Kanäle.				Eisenbahnen.	Verhältniß der Widerstände auf Kanälen und Eisenbahnen.
	Gewöhnliche Böte.	Verbesserte Böte.			Widerstand in Pfunden per Tonne.	
	Mittlere Ladung 22½ Tonnen. — Widerstand in Pfunden per Tonne.	Stärkste Ladung 7,76 Tonnen. — Widerstand in Pfunden per Tonne.	Geringste Ladung 3,53 Tonnen. — Widerstand in Pfunden per Tonne.	Mittlere Ladung 5,57 Tonnen. — Widerstand in Pfunden per Tonne.		
2½	2,^{73}	—	—	—	8½	0,^{32} : 1
4	7,^{07}	7,^{4}	13,^{1}	9,^{20}	8½	0,^{83} : 1
8¾	36,^{8}	49,^{8}	74,^{9}	58,^{53}	8½	5,^{86} : 1
10¾	57,^{3}	56,^{8}	93,^{8}	72,^{45}	8½	6,^{68} : 1

d) Relative Kosten auf Kanälen und auf Eisenbahnen mit Pferden.

Kanäle.				Eisenbahnen.			
Verhältniß der Geschwindigkeit in Meilen die Stunde.	Widerstand per Tonne in Pfunden.	Schleppkosten und Erhaltung der Böte per Tonne und Meile.	Transportkosten per Tonne und Meile.	Verhältniß der Geschwindigkeit in Meilen die Stunde.	Widerstand per Tonne und Meile.	Zugkosten und Kosten für die Wagen per Tonne und Meile.	Transportkosten per Tonne und Meile.
2½	2,73	0,5 d.	1,36 d.	2½	8,5	0,75 d.	1,65 d.
4	7,07	1,16 d.	3,5 d.	4	8,5	1,127 d.	3,627 d.
10	56,8	0,275 d. per Person. 3,5 d. per Tonne.	1,08 d. per Person. 13,25 d. per Tonne.	10	8,5	0,25 d. per Person. 2,24 d. per Tonne.	1 bis 1,52 d. per Person. 15 d. per Tonne.

e) Relative Kosten auf Kanälen und auf Eisenbahnen mit Lokomotiven.

Kanäle.				Eisenbahnen.				
Geschwindigkeits-Verhältniß in Meilen per Stunde.	Widerstand per Tonne in Pfunden.	Zugkosten und Erhaltung der Böte.	Frachtkosten per Tonne und Meile.	Geschwindigkeits-Verhältniß in Meilen per Stunde.	Widerstand per Tonne in Pfunden.	Kosten für die bewegende Kraft und die Wagen per Tonne u. Meile.	Kosten für die Leitung per Tonne und Meile.	Frachtkosten per Tonne und Meile.
2½	$2,^{73}$	$0,^{5}$ d.	$1,^{36}$ d.	8	$8,^{5}$	$0,^{565}$ d.	$1,^{065}$ d.	$1,^{065}$ d. $1,^{565}$ d.
4	$7,^{07}$	$1,^{16}$ d.	$3,^{5}$ d.	12	$8,^{5}$	$0,^{727}$ d.	$2,^{138}$ d.	3,5 d.
10	$56,^{8}$	Zugkosten: $0,^{18}$ d. per Person. $3,^{5}$ d. per Tonne.	$1,^{08}$ d. per Person. $12,^{25}$ d. per Tonne.	20	$8,^{5}$	Zugkosten: $0,^{25}$ d. per Person. $0,^{73}$ d. per Tonne.	$0,^{675}$ d. per Person. $2,^{855}$ d. per Tonne.	1 d. bis 1½ d. per Person. $12,^{37}$ d. per Tonne.

Übersehen darf freilich nicht werden, daß das Postmonopol die gänzlich freie Entwickelung des Frachtfuhrwesens hemmt, allein es kann demungeachtet noch sehr Vieles geschehen, um den

---

Bevorwortungen: Die in den vorstehenden Tabellen enthaltenen Kosten-Angaben beziehen sich auf Erfahrungen, welche bei in Großbritannien bestehenden Straßen und Bahnen gemacht sind; sie werden mithin für Deutschland nur in sofern einen richtigen Maßstab liefern, als bei uns die Kosten der Anlage und Unterhaltung der einen oder anderen Art der Transportwege, nicht höher oder geringer sich stellen. Obgleich nun auch schon für England in fast allen Fällen die Eisenbahnen bedeutend in Vortheil sind; so würde doch solches noch mehr der Fall sein, wenn man statt der Resultate der alten, vielmehr die Resultate der neueren Bahnen in Berechnung gebracht hätte: weil es den Letzteren, durch Benutzung der bei Jenen gemachten Erfahrungen, gelungen ist, den Verkehr mit bei weiten geringeren Kosten vermitteln zu können. Selbst auf den alten Eisenbahnen sind jetzt die Transportkosten nicht mehr so hoch als in den Tabellen angegeben ist, weil die Durchschnittzahlen in diesen Tabellen auch diejenige Anfangszeit mit umfassen, in welcher das Eisenbahnwesen sich noch im Zustande der Unvollkommenheit befand. Übersehen darf freilich bei Beurtheilung der Angaben in den Tabellen c) d) und e) nicht werden, daß das bis zur neuesten Zeit schlummernde und stationaire Kanalsystem, in Folge der gefahrdrohenden Eisenbahnkonkurrenz, ebenfalls größere Thätigkeit entwickelt hat. Man hat die Fahrzeuge verbessert, hat Dampfkraft versucht, auch ausgefunden, daß mit Pferden ein Geschwindigkeitsverhältniß erlangt werden kann, welches man früher als unglaublich betrachtet haben würde. Welche Fortschritte man auf der andern Seite auch mit der Dampfwagenfahrt auf Eisenbahnen jetzt bereits gemacht hat, geht schon allein aus der Thatsache hervor, daß, während auf der Liverpool-Manchesterbahn unmittelbar nach deren Anlage im Jahre 1829 keine der Maschinen mehr als 5 Tonnen wiegen durfte und das Geschwindigkeitsverhältniß von 10 Meilen in der Stunde für ein sehr Großes gehalten wurde; im Jahre 1838 auf derselben Bahn Maschinen, die bis 12 Tonnen wogen, angewendet wurden und man sich sehr beklagte, wenn die Geschwindigkeit geringer als 20 Meilen in der Stunde war. Daß den Tabellen Englisches Maß, Gewicht und Geld zum Grunde liegt, bedarf kaum einer Erwähnung.

Resultate:

Aus Tabelle a: Für jede Art des Verkehrs, sei es leichte, schwere, oder umfangreiche Fracht, auch Personen, bieten Eisenbahnen mit Pferdeförderung ein wohlfeileres Transportsystem dar, als Chausseen.

Aus Tabelle b: Bei schwerer Fracht sind die Zugkosten auf Eisenbahnen mit Lokomotiven $1/_8$ von denen auf Chausseen und die Geschwindigkeit ist dennoch dreimal größer; leichte Fracht wird gleichfalls für $1/_8$ der Kosten und fast dreimal schneller als auf Chausseen transportirt; bei Personen- und Packetverkehr betragen die Kosten auf Eisenbahnen nur $1/_{14}$ von den auf Chausseen, ungeachtet mehr als doppelter Geschwindigkeit. Dieß gilt jedoch nur von langen Eisenbahnlinien.

Hauptbedingungen einer durchaus guten Zirkulation: Schnelle, Regelmäßigkeit, Wohlfeilheit und Sicherheit; vollständiger als jetzt zu genügen. Deshalb wünschen wir dem von Berlin ausgegangenen Plane — einer regelmäßigen stationsweisen Beförderung aller dem Postzwange nicht unterworfenen Landfrachtgüter auf den wichtigsten Handelsstraßen Deutschlands — um so mehr eine baldige befriedigende Ausführung, wenn sich bewahrheitet (z. v. Organ 1839. № 60.) daß diese Art der Beförderung der Frachtgüter, um den (jetzigen) Frachtlohn der Fuhrleute, selbst dann mit 20 Prozent Gewinn möglich ist, wenn die Unternehmung sich der Postpferde bediente und die volle Extrapostaxe bezahlte. — Ein fühlbares Bedürfniß ferner ist die Einrichtung von Büreaux an den Hauptsammelplätzen der Frachtfahrer, welche denselben zur besseren und schnelleren Ablieferung der Ladung und Einkassirung der Frachten, (durch Aufmachung der Frachtrechnungen

---

Aus Tabelle c: Die verbesserten Kanalboote leisten selbst unter den günstigsten Umständen und bei voller Ladung, keinen geringeren Widerstand per Tonne, als die alten Boote; jedoch soll angeblich eine Verminderung des Widerstandes der Ersteren eintreten, wenn sich die Fahrzeuge über ein gewisses Verhältniß der Geschwindigkeit hinaus, bewegen. Ob dieses richtig ist, steht dahin, weil nur die beiden ersten Positionen Resultate von Versuchen sind, der Widerstand bei $8^3/_4$ und $10^3/_4$ Meilen aber, nach dem Quadrate der Geschwindigkeiten berechnet ist.

Aus Tabelle d: Für den Transport schwererer Frachten sind die Kanäle ein wohlfeileres Transportmittel als Eisenbahnen mit Pferdeförderung, jedoch ist dabei sowohl eine horizontale Bahn, als eine gleiche Länge derselben und des Kanals zwischen zwei Orten, vorausgesetzt. Ist hingegen die Eisenbahnlinie abfallend, was nicht selten, oder kürzer als der Kanal, was fast immer der Fall sein wird; so kommt die Eisenbahn in Vortheil. Ein Gleiches ist hinsichtlich der leichten Frachten der Fall; und die Eisenbahnen können überall in günstige Konkurrenz mit Kanälen treten, bei einer Geschwindigkeit von 10 Meilen in der Stunde.

Aus Tabelle e: Bei schwerer Fracht sind auf Kanälen die Kosten für die Zugkraft und für die Erhaltung der Boote, den Kosten für die bewegende Kraft und für die Wagen auf Eisenbahnen, fast gleich; allein sie kann auf Letzteren bei weitem schneller fortgeschafft werden. Bei leichten Frachten sind die Preise auch fast gleich, allein die Geschwindigkeit der Dampfwagen ist dreimal so groß, was beim Personentransporte die Wage noch mehr zum Vortheil der Eisenbahnen neigen wird.

aus den gewöhnlich 20 bis 30 Frachtbriefen, durch Einführung bei den Empfängern u. s. w.) behülflich sind.

Das Transportwesen zerfällt in drei Theile: Abfertigung oder Versendung, Beförderung oder Fortschaffung, und Überlieferung oder Behändigung. Die Versendung geschieht entweder von dem Eigner der Ware unmittelbar, oder durch Vermittlung eines Spediteurs, d. h. einer Person, welche Versendungsgegenstände einsammelt oder übernimmt, um deren Beförderung und Überlieferung, selbst oder durch den Frachtführer, zu besorgen. Spediteure sind unentbehrlich, sowohl an den End- und Anfangspunkten aller großen Handelsstraßen, als an den Orten, wo einige Straßen sich durchschneiden, mithin theilweise Überladung häufig vorkommt; endlich an den Plätzen, wo die Art des Transports sich ändert, z. B. für Land-, Wassertransport eintritt. Hauptspeditions-Orte des Königreichs sind deshalb: Harburg, Lüneburg, Hannover, Celle, Hildesheim, Nordheim, Münden, Osnabrück, Nordhorn, Leer, Halte. In Bremen besorgt das seit 23 Jahren bestehende Institut der Güterbestäter die Speditionsgeschäfte und dies hat dort für die Fuhrleute namentlich den Vortheil gehabt, daß eine größere Anzahl als früher beschäftigt werden kann (weil früher der Kaufmann nur seinem ihm bekannten Fuhrmann Fracht gab), und daß die Aufladung ungleich regelmäßiger geschieht. Für die in der Nachbarschaft von Bremen wohnenden Hannoverschen Fuhrleute erwächst dadurch noch der besondere Vortheil, daß sie den Stapel in Bremen ganz vermeiden, vielmehr so lange ihren landwirthschaftlichen Geschäften nachgehen können, bis die Reihe sie trifft. Tadelnswerth an dieser Einrichtung ist, daß ihre Benutzung den Fuhrleuten zu erhebliche Kosten verursacht, indem beispielsweise die Abgabe an die Güterbestäter, nach den jetzigen Durchschnittsladungen der Fuhrwerke berechnet, beträgt für die Route von Bremen:

	nach Hannover oder Osnabrück.	nach Göttingen oder Münster.	nach weiter entfernten Bestimmungs-Orten.
für 1 zweispännigen Wagen	1 ℛ 22 gg 8 ₰	2 ℛ 12 gg	3 ℛ 1 gg 4 ₰
„ 1 dreispännigen „	2 » 17 » 4 »	3 » 12 »	4 » 6 » 8 »
„ 1 vierspännigen „	3 » 7 » 4 »	4 » 6 »	5 » 4 » 8 »

Außerdem verlangen die Schreiber noch ein Geschenk für Begünstigung oder Nichtzurücksetzung und die Auflader Extratrinkgelder. Im Jahre 1832 ist für die von Bremen abgegangenen 5232 Fuhrwerke, die Gesammt-Ausgabe behuf der vorbezeichneten Zwecke auf 19620 Rthlr. berechnet, welches für jedes Fuhrwerk im Durchschnitt 3¾ Rthlr. beträgt. Eine an anderen Orten bestehende sehr zum Bedrucke der Fuhrleute gereichende Einrichtung ist, daß das Pfund schwer, von den Spediteuren, denselben zu 350 bis 360 Pfd. Köln. gerechnet wird, während die Spediteure selbst dasselbe nur zu 300 Pfd. annehmen. — Das unser Königreich durchkreuzende Fuhrwerk ist entweder s. g. oberländisches d. h. aus Thüringen, Franken, Hessen u. s. w., oder einheimisches. Das in der Regel schwerere oberländische Fuhrwerk prävalirt auf den östlichen Straßen, kommt jedoch oft nur bis nach Braunschweig, von wo die Güter durch Landfuhrwerk weiter Harburg oder Lüneburg gebracht werden. Die einheimischen Fuhrleute wohnen vornehmlich: in und bei Hannover, in Leeste, Barrien und Brinkum Amts Syke, in Salzhemmendorf, im Amte Ohsen, im Amte Blumenau und Wunstorf; in Salzderhelden, Hildesheim, Sievershausen, Peine, Amt Ruthe, Landwehrhagen und Lutterberg Amts Münden, Ellershausen bei Göttingen, Goslar, im Amte Moringen, Lamspringe; bei Celle, in den Ämtern Hermannsburg, Bergen, Eicklingen, Meinersen, Gifhorn, Harburg, Winsen a. d. L.; im Amte Osterholz, in den Gerichten Leesum und Ritterhude, in dem Amte Rotenburg und zu Langwedel Amts Verden; in den Ämtern Osnabrück, Grönenberg, Fürstenau, zu Engter Amts Vörden, Lingen, Nordhorn; zu Buntebock am Harze.

Im Jahre 1833 waren vorhanden:

Frachtfahrer	a) in den größeren Städten des Direktionsbezirks:							b) in den kleineren Städten und Flecken des Direktionsbezirks:							c) auf dem platten Lande des Direktionsbezirks:							Gesammt=Summe.	Zahl ihrer Pferde.
	Hannover.	Göttingen.	Celle.	Verden.	Osnabrück.	Aurich.	Zusammen.	Hannover.	Göttingen.	Celle.	Verden.	Osnabrück.	Aurich.	Zusammen.	Hannover.	Göttingen.	Celle.	Verden.	Osnabrück.	Aurich.	Zusammen.		
mit 1 Pferde......	—	8	—	—	—	2	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	11	11
» 2 »	1	2	—	—	—	5	8	1	3	8	—	—	1	13	—	12	62	29	19	8	130	151	302
» 3 »	—	5	1	—	1	—	7	—	—	3	—	7	—	10	—	—	26	7	—	2	35	52	156
» 4—8 Pferden	1	—	—	—	1	1	3	—	1	8	—	2	—	11	—	16	41	9	4	—	70	84	504
» 8 Pferden.....	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	8
als unbesteuertes Nebengew.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	1	—	—	3	4	6	6
mit 2 Pferden....	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	1	2	4
																						307	991

Ein vierspänniger Frachtfahrer verbraucht:

jede Nacht:

3 Hpt. Hafer à 12 Sgr.	1	Rthlr.	12	Sgr.
Heu und Häckerling.	—	»	10	»
Bekostigung.	—	»	12	»
Trinkgeld.	—	»	2	»
zu Mittag:				
1½ Hpt. Hafer à 12 Sgr.	—	»	18	»
Heu und Häckerling.	—	»	3	»
Beköstigung.	—	»	6	»
Trinkgeld.	—	»	1	»
Außerdem hält er zweimal täglich an Zwischen-Wirthshäusern, und verausgabt für sich und die Pferde jedesmal 4 Sgr.	—	»	8	»
	4	Rthlr.	—	Sgr.

Nach einer anderen Berechnung hat ein zweispänniger mit etwa 72 Zentner beladener Frachtwagen, täglich im Durchschnitt folgende Ausgaben:

für 2 Pferde 1 Hpt. Hafer à 16 Sgr.	1	Rthlr.	8	Sgr.
Zehrung des Fuhrmanns, Mittags.	—	»	4	»
Abends.	—	»	8	»
Nachtwache.	—	»	3	»
Strohgeld.	—	»	1	»
Heu, Mittags.	—	»	2	»
Nachts.	—	»	8	»
Heu und Brot am Tage.	—	»	4	»
Getränke am Tage.	—	»	3	»
Weggeld per Tag 4 Mal 2 Sgr.	—	»	8	»
	3	Rthlr.	1	Sgr.

Vorspann, Abgang an Geschirr und Pferden, auch Pferdebeschlag, sind außerdem vom Gewinne des Fuhrmanns abzurechnen. Die Anschaffungskosten eines in Brinkum verfertigten vierspännigen Frachtwagens, sammt allem Zubehör, belaufen sich auf 180 bis 190 Rthlr.

Der durch die Chausseen in neuerer Zeit so wesentlich erleichterte und beschleunigte Transport, hat in pekuniairer Hinsicht dem Frachtgewerbe Nachtheil gebracht; der reine Verdienst bei demselben ist dadurch vermindert; die Frachtsätze sind bedeutend herabgedrückt; die Weggelder und sonstige Kosten vermehrt. Entschädigung muß der Frachtfuhrmann darin suchen, daß er an eigenen und Vorspannpferden auf jetzt besseren Straßen spart, vorzüglich aber durch schnellere Fahrt und vergrößerte Ladung. Das Gewicht der Ladungen hat deshalb in neuerer Zeit so sehr zugenommen, daß nach vorgenommenen Ermittelungen:

a) von den durch Nordheim passirten Güterwagen, die durchschnittliche auf ein Pferd berechnete Ladung, im Jahre 1822: 16 Ztr., im Jahre 1829 bereits 24 bis 28 Ztr. betrug;

b) Auf der Straße von Bremen nach Osnabrück im Jahre 1820 ein Pferd im Durchschnitt 10 bis 12 Ztr. zog, während im Jahre 1829 durchschnittlich 20 Ztr. dahinter verladen wurden, jetzt 24 bis 28 Ztr.

c) Auf der Straße von Bremen nach Hannover verlud man 1829 hinter ein Pferd durchschnittlich 20 Zentner, jetzt etwa 28 Zentner.

Überhaupt gehören Vierspännerwagen, welche 90 bis 100 Zentner geladen haben, nicht zu den Seltenheiten und selbst Ladungen von 120 Zentner kommen vor.

Wie sehr die Frachten in neuerer Zeit herabgegangen sind, ergeben die bei mehreren Plätzen von uns mitgetheilten ver-

gleichenden Übersichten, welchen noch folgende Daten beigefügt werden mögen.

Von Elberfeld bis Hannover wurden im Jahre 1810: 9 Rthlr. per. Schiffpfd. Fracht bezahlt, jetzt 4 Rthlr.; früher wurden 13 bis 14, jetzt bis 30 Zentner hinter jedes Pferd geladen; Lieferungszeit war früher 9 bis 11, jetzt 5 bis 6 Tage. Von Harburg nach Hannover zahlte man 1810 für das Schiffpfd. 4½ Rthlr., jetzt 1 Rthlr. (von Hamburg außerdem 14 Ggr. Durchgangszoll und 10 Ggr. Überschiffungs-, Harburger Kaufhaus- und Speditionskosten); früher lud man hinter 4 Pferde 30, jetzt 90 bis 100 Zentner; die frühere Lieferungszeit war 8, jetzt 4 Tage. Von Frankfurt a. M. bis Hamburg schrieb man 1810: 12 bis 13 Rthlr. Ldr. per. Schiffpf. Fracht, jetzt 5 bis 6 Rthlr. Ldr.; früher lud man hinter 4 Pferde 50 Zentner, jetzt 90 bis 100 Zentner; früher war man 20 bis 22 Tage unterweges, jetzt 11 bis 12 Tage.

Auf den durch das Königreich Hannover laufenden Landstraßen ist die jetzige Fracht per Hannov. Meile und Schiffpfd. zu durchschnittlich 2,6 Ggr. Kour. anzunehmen, was für den Zentner etwa 0,9 Ggr. beträgt; der niedrigste Frachtsatz ist 2 Ggr. per Meile und Schiffpfd., der höchste 3,6 Ggr. Kour.

D. Maßregeln und Einrichtungen zur Beförderung des Verkehrs

(insoweit solche nicht bereits früher berührt worden sind).

1) Handels= und Schifffahrts= auch Zoll=Verträge:

a) Mit dem Königreiche der Niederlande im Jahre 1817 wegen Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe hinsichtlich des Lastgeldes; im Jahre 1823 dahin, daß die aus der Ems und dem Dollart dorthin kommenden Hannoverschen Schiffe hinsichtlich der Schiffs=Abgaben den Niederländischen gleich behandelt werden sollen; im Jahre 1826 die Gleichstellung der beiderseitigen Schiffe rücksichtlich der Bezahlung der Lootsen=, Feuer=, Tonnen= und Baaken=Gelder betreffend.

b) Mit dem Königreiche Preußen im Jahre 1822, wodurch eine gleiche Behandlung in Ansehung aller Schiffs= und Hafen=Abgaben, an Lastgeld, Tonnengeld, Feuergeld, Liege= oder Hafengeld, Loots= oder Hafenmeister=Gebühr u. s. w. verabredet worden (Gesetzsammlung von 1822, Abth. III. Seite 200).

c) Mit den übrigen Elb=Uferstaaten, am 23. Juni 1821, die Elbschifffahrt betreffend, und am 18. September 1824.

d) Mit den übrigen Weser=Uferstaaten, am 10. September 1823 und 21. Dezember 1825, die Weser=Schifffahrt betreffend.

e) Mit der freien Stadt Bremen über die Weser=Schifffahrt, am 9. September 1823.

f) Mit Großbritannien und Irland, am 12. Juni 1824, die Anwendung der Grundsätze der Reciprocity-Navigation-Bill auf das Königreich Hannover betreffend; unter dem 16. Juli 1827, wodurch den Hannoverschen Schiffen zugestanden ist, Landesprodukte nach allen Britischen Kolonien

zu verfahren, und von dort deren Produkte nach allen Ländern zu führen; im Jahre 1829 die Gleichstellung der Hannoverschen Schiffe mit den Englischen hinsichtlich der an Englische Lootsen zu entrichtenden Loots-Gebühren betreffend.

g) Mit der freien Stadt Bremen, verschiedene Handels- und Schifffahrts-Verhältnisse, namentlich die Anlage von Bremerhafen betreffend, am 11. Januar und 18. August 1827.

h) Mit den Vereinigten Staaten von Mexiko, unter dem 20. Junius 1827, auf die Grundlagen des zwischen diesen Staaten und Großbritannien am 26. Dezember 1826 abgeschlossenen Handels- und Schifffahrts-Vertrages.

i) Mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika, am 1. Juli 1828, wegen Gleichstellung der Abgaben von Schiffen und deren Ladungen.

k) Mit dem Königreiche Sachsen, Kurfürstenthume Hessen, Großherzogthum Sachsen, Braunschweig, Hessen-Homburg, Nassau, Oldenburg, den Sächsischen Herzogthümern, den Reußischen Fürstenhäusern, Schwarzburg-Rudolstadt, Bremen und Frankfurt, am 24. September 1828 (der erste Kasseler Vertrag, welcher die Stiftung eines s. g. mitteldeutschen Handels-Vereins beabsichtigte, jedoch nicht praktisch geworden ist).

l) Mit der freien Stadt Bremen über Quarantaine-Anstalten am 31. Oktober 1828.

m) Mit der freien Stadt Bremen, die Verbindung von Vegesack mit Bremerhafen betreffend, am 20. Dezember 1828.

n) Mit Oldenburg am 10. Januar 1829 (nicht zur völligen Ausführung gelangt) und 8. August 1829; im §. 11. der Erklärungen vom 10. Januar 1829 ist festgesetzt, daß die Schiffe beider Staaten hinsichtlich der Schifffahrts-Abgaben auf gleichem Fuße behandelt werden sollen.

o) Mit Kurhessen, dem Königreiche Sachsen, Großherzogthume Sachsen, Oldenburg, Nassau, Braunschweig und Bremen am 11. Oktober 1829 (der zweite Kasseler Vertrag, gleichfalls ohne Wirkung geblieben).

p) Mit Kurhessen, Oldenburg und Braunschweig unter dem 27. März 1830 (der Eimbecker Vertrag, gleich den ähnlichen früheren Versuchen in der Geburt verunglückt).

q) Mit Braunschweig einen vorläufigen Vertrag, verschiedene Verhältnisse des Verkehrs betreffend, am 7. Oktober 1831.

r) Mit Braunschweig am 8. Dezember 1831, den Anschluß einiger Braunschweigischer Enklaven an das Hannoversche Zollsystem betreffend.

s) Mit der K. K. Österreichischen Regierung, wegen Gleichstellung der Schifffahrts- und Hafengelder für die beiderseitigen Schiffe, unter dem 19. Mai 1832.

t) Mit Braunschweig über ein gleichmäßiges und gemeinschaftliches System der indirekten Abgaben, unter dem 1. Mai 1834, mit Nachträgen vom 14. März 1835.

u) Mit Oldenburg und Braunschweig wegen des Beitritts des Ersteren zum Hannoversch-Braunschweigischen indirekten Steuersysteme, am 7. Mai 1836.

v) Mit dem Königreiche Griechenland behuf Gleichstellung der Hafen-Abgaben für beiderseitige Schiffe, im Jahre 1837.

w) Mit der Königlich Schwedischen und Norwegischen Regierung, unter dem 16. März 1837, wodurch für die beiderseitigen Schiffe und deren Ladungen, sowohl hinsichtlich der direkten, als indirekten Fahrt (auch in Beziehung auf die Kolonie St. Barthelemy) völlig gleiche Behandlung festgesetzt ist.

x) Mit dem Fürstenthume Schaumburg-Lippe, wegen dessen Beitritts zu dem indirekten Steuerverbande Hannovers, Braunschweigs und Oldenburgs, am 11. November 1837.

y) Mit Preußen und den übrigen Staaten des großen Deutschen Zollvereins, wegen Beförderung der Verkehrs-Verhältnisse zwischen dem großen und dem nordwestdeutschen Zollvereine, am 19. Dezember 1837 (Unterdrückung des Schleichhandels, Anschluß der Grafschaft Hohnstein und des Amts Elbingerode an den großen Zollverein, Anschluß verschiedener Preußischer Gebietstheile an den nordwestdeutschen Zollverein, Meß- und Jahrmarkts-Verkehr, Grenzverkehr, Modifikation einzelner Tarifsätze).

2) Die in den bedeutenderen fremden Häfen und Handelsplätzen, wohin unsere Schiffe bis jetzt zu fahren pflegen, angestellten Konsuln.

Hannoversche Konsulate sind errichtet zu*):

Aalborg, Vize-Konsul. — Aarhus, V. K. — Algesiras, V. K. — Algier, General-Konsul. — Alicante (s. Valencia). — Amsterdam, Konsul und V. K. — Antwerpen, K. — Archangel, K. — Augsburg, Agent. — Bahia, K. — Barcellona, K. — Bergen in Norwegen, K. — Bordeaux, G. K. und V. K. — Bremen, K. — Brest, K. (vacat) — Brevig, Laurvig und Langesund in Norwegen, K. — Bristol, K. — Cadix, K. — Calais, K. — Canton in China, K. und V. K. — Cette, V. K. — Cherbourg, K. (vacat) — Christiansand, K. — Cork in Irland, K. — Corsoer, V. K. — Cowes, K. — Danzig, K. — Dartmouth, K. — Dublin, K. — Dünkirchen, K. — Falmouth, K. — Fiume, V. K. — Friedrichshaven, V. K. — Genua, K. — Gibraltar, K. — Gothenburg, K. — Guernsey, K. — Hamburg, G. K. und K. — Hannover, Kriegsagent. — Harlingen, V. K. — Harwich, K. — Havanna, K. — Havre de Grace, G. K. für sämmtliche Französische Häfen am Kanal (Cherbourg und Dünkirchen ausgenommen) K. — Hayti, K.

*) Hof- und Staats-Handbuch für 1839, S. 86.

— Helder, K. — Helsingör, K. — Jersey, K. — St. Ives in der Grafschaft Cornwall, K. — Königsberg, K. — Kronstadt bei St. Petersburg, K. — Laaland, Langeland, Falster und Moen, V. K. — Leipzig, G. K. — Liebau, K. — Lissabon, G. K. — Liverpool, K. — Livorno, K. — London, G. K. Lübeck, K. — St. Lucar, V. K. — Lynn, K. — Macao, V. K. — Malaga, G. K. (vacat) — Margate, K. — Marocco, G. K. — Marseille, K. — St. Martin auf der Insel Rhé, K. — Memel, K. — St. Michaelis Mounts-Bay, K. — Moskau, K. — Neapel, K. — Newcastle, K. — New-Orleans, K. — New-York, K. und V. K. — Nexoe, V. K. — Nyborg, V. K. — Odessa, K. — Ostende, K. — Padstow, K. — Palermo, K. — Penzanze und Mounts-Bay, K. — Pernambuco, K. — Pernau, K. — St. Petersburg, G. K. und V. K. — Portsmouth, K. — Ramsgate, Deal und Dover, K. — Riga, K. — Rio de Janeiro, K. — Ritzebüttel, Kabinets-Agent. — Rochefort, K. — Rostock (s. Wismar). — Rotterdam, K. — Rouen, K. — Rye, K. — Scilly, K. — Sevilla, V. K. — Sheerneß und Chatam, K. — Southampton, K. — Stettin, K. — Stralsund, K. — Sunderland, K. — Svanicke, V. K. — Swinemünde, V. K. — Insel Teneriffa, K. — Thisted und nahe Häfen, V. K. — Tönningen, K. — Triest, K. — Tripolis, G. K. — Tunis, K. — Valencia und Alicante, K. — Venedig, V. K. — Weymouth, K. — Wisby und Insel Gothland, K. — Wismar, K. — Xeres de la Frontera, V. K. — Yarmouth, K. — Hiernach sind jetzt 11 General-Konsulate, 82 Konsulate und 24 Vice-Konsulate vorhanden.

Das Konsulat-Reglement vom 11. April 1817 bedarf dringend einer (dem Vernehmen nach auch schon längere Zeit beabsichtigten) Umarbeitung.

Sonstige hierher gehörige Bestimmungen sind: daß die Schiffer bei den Konsuln sich melden sollen (Verordnung vom

24. März 1817, Ausschreiben vom 13. und 15. Mai auch 20. Dezember 1820); das Konsulat zu Helsingör betreffend (Ausschreiben vom 24. März 1818).

3) Die seit 1823 in Emden neu eingerichtete Navigations-Lehranstalt (Regulativ der Königlichen Landdrostei für Ostfriesland vom 30. Dezember 1823, den Plan zur verbesserten Einrichtung der Navigations-Schule in Emden enthaltend). Im Laufe des Jahres 1838 wurde sie von 49 jungen Seefahrern besucht (40 aus Emden, 8 aus anderen Gegenden des Königreichs, 1 Ausländer); im Jahre 1835 von 47, im Jahre 1836 von 47, im Jahre 1837 von 43. Im Frühjahre findet ein Haupt-Examen und die Vertheilung einiger dem Zwecke entsprechender Schriften als Prämien Statt. Lehrgegenstände sind:

a) Vorkenntnisse:

1) Arithmetik;
2) Geometrie;
3) geographische und astronomische Vorkenntnisse;
4) Die Einrichtung und Anwendung der wichtigsten dem Seefahrer nothwendigen Instrumente und Geräthschaften;

b) Eigentliche Nautik und zwar:

1) gewöhnliche Schiffsrechnung nach Kompaß und Log, oder Berechnung des s. g. gemuthmaßten Besteckѕ, nämlich Fahrt im Meridian und Parallel, sowohl nach der Plankarte als nach der runden Karte;
2) Verbesserung des gemuthmaßten Bestecks mittelst der s. g. wahren Breiten;
3) nautische Astronomie;
4) das Verhalten an Bord, beim Laden und Löschen der Schiffe, das Journalhalten, das Verfahren bei Haverie, beim Ein- und Aussegeln in Häfen und Flüsse, beim Segeln und vor

Anker liegen; endlich die Kenntniß der gefährlichsten Untiefen im Kanale, in der Nord- und Ostsee.

Bekanntlich umfaßt die Schifffahrtskunde sowohl die Navigation oder Steuermannskunst als die Seemannschaft d. h. diejenigen Kenntnisse und Fertigkeiten, welche zum Kommando und zur Regierung eines Schiffs gehören. Die unter b. 4) bezeichneten Gegenstände streifen zwar in das Gebiet der Seemannschaft hinüber, allein es wäre höchst nützlich, wenn (was freilich nur auf einzelnen Navigations-Schulen geschieht) mehr davon vorgetragen würde, z. B. über die Eigenschaften eines beladenen und unbeladenen Schiffes, seine Stabilität, Bewegung, Takelage, die zweckmäßigsten Stellungen der Segel, den Gebrauch der Anker und Taue unter günstigen und verschiedenen ungünstigen Verhältnissen, über die Seerechte und Seegebräuche der wichtigsten seefahrenden Nationen u. s. w. Dies dürfte um so weniger Schwierigkeit finden, weil praktische Übungen bei der Emdener Navigations-Schule gar nicht erforderlich sind (die Schüler sind entweder schon gefahren, oder fahren zur Sommerzeit während der Jahre des Schulbesuchs), mithin es an Zeit zur Erlernung jener Gegenstände nicht fehlen wird.

Die Navigations-Schule in Emden kann aber, ungeachtet des regen Eifers und der Tüchtigkeit des ihr vorstehenden Lehrers, den beabsichtigten und wünschenswerthen Nutzen im ganzen Umfange nicht schaffen, wenn nicht

1) deren Wirksamkeit auf alle Provinzen des Königreichs, in welchen man Seeschifffahrt betreibt, ausgedehnt wird;
2) gehörige Prüfungen sichern, daß die Zöglinge der Schule bei ihrer Entlassung sich genügende Kenntnisse verschafft haben.

ad 1) dürfte nur bemerklich zu machen sein, daß das Bremische und Lüneburgische eine auf die Bildung der Seefahrer berechnete Anstalt nicht besitzen, dort aber, wenn auch in gerin-

gerem Umfange, doch dafür ein ähnliches Bedürfniß als in Ostfriesland vorhanden ist; indem die Seefahrer von der Hannoverschen Elbe und Weser, jetzt gewöhnlich Dänische, Hamburger oder Bremer Navigations-Schulen besuchen.

ad 2) Für alle Navigations-Schulen Deutschlands und der Nachbarländer, ohne Ausnahme, sind (größtentheils strenge) Prüfungen angeordnet und zur Bedingung der Befugniß gemacht, um auf einem Schiffe als Kapitain oder Steuermann zu dienen. Wir dürfen mit ähnlichen Anordnungen nicht zurückbleiben, wenn nicht allmählig unsere Seeleute bei einer gefährlichen Konkurrenz unterliegen sollen; wir dürfen dieses um so weniger, weil notorisch unter den Schiffskapitainen und Steuerleuten unseres Landes zwar ziemlich viele gute praktische Seeleute sich befinden, den Meisten jedoch die jetzt gar nicht mehr zu entbehrende theoretische Ausbildung gänzlich oder zum großen Theile mangelt; neuere zum Theil sehr wichtige Entdeckungen und Berichtigungen im Fache der Nautik sind dem reinen Empyriker durchaus unzugänglich. Dazu kommt, daß für Ostfriesland folgende Vorschrift des Landrechts Theil II. Titel 8. §. 1446. bereits besteht:

„Es soll Niemand in hiesigen Landen zum Schiffer angenommen werden, der nicht zuvor von den Schifferalten, mit Zuziehung eines geschickten Mathematikers, geprüft, und mit einem Atteste versehen worden, daß er in der Steuermannskunst erfahren sei, durch Reisen schon die nöthigen Land- und Revierkenntnisse erlangt habe, den Schiffbau verstehe, auch in den Seerechten und Gebräuchen hinreichend bewandert sei.“ Z. v. Landrecht §§. 1454, 1455, 1543.

Obgleich nun eine Bestätigung und nähere Erörterung dieser Bestimmungen, auch in den vom Königlichen Kabinets-Ministerio genehmigten

Plan zur verbesserten Einrichtung der Navigations-Schule in Emden

aufgenommen ist, so hat man doch geglaubt, den Wünschen der Rheder nachgeben und die Vollziehung jener gesetzlichen Bestimmung, im Verwaltungswege suspendiren zu müssen.

Dem Verfasser, welcher Gelegenheit hatte, mehrere ähnliche Institute anderer Staaten genauer kennen zu lernen, und welcher auf seinen Reisen seit Jahren über Schifffahrt und Schiffbau sich zu belehren gesucht hat, scheint nicht mehr zweifelhaft, daß wir, hinsichtlich der an unsere Seeleute zu machenden Anforderungen, hinter den übrigen Seeschifffahrt treibenden Völkern ohne zu erwartenden erheblichen Nachtheil nicht zurückbleiben dürfen. Um dieses zu erreichen, bedarf es keiner Vorschrift zum zwangsweisen Besuche unserer Navigations-Lehranstalt; es ist gleichgültig, wo und auf welche Weise der Kapitain, der Steuermann oder Lootse, die ihm unentbehrlichen Kenntnisse erworben hat; allein er muß sie besitzen, bevor ihm der Befehl und die Leitung eines Fahrzeuges und das Leben von Menschen anvertraut werden kann, und daß er sie erworben habe, muß durch eine genügende Prüfung nachgewiesen werden. Auf welche Gegenstände diese Prüfung zu erstrecken, und wie solche vorzunehmen ist, ergibt sich aus dem Regulative für die Emdener Navigations-Schule, welches nöthigenfalls aus den für die Preußischen und Hamburgischen Seeleute geltenden Vorschriften zu ergänzen sein dürfte. Der eigentliche Grund der Abneigung gegen Nachweisung theoretischer Ausbildung ist, daß verhältnißmäßig nur wenige unserer jetzigen Schiffsführer dieselbe genügend besitzen; dies kann und muß zwar transitorische Bestimmungen veranlassen, darf jedoch nicht der Einrichtung selbst hindernd im Wege stehen.

Um zu vermeiden, daß die obigen Vorschriften nicht unnöthige Beschränkungen herbeiführen, müssen die Begriffe »Seeschiffer« und »Küstenfahrer« genau festgestellt werden; Letzteren ist die höhere theoretische Ausbildung nicht

unumgänglich erforderlich, auch mangeln Vielen darunter Zeit und Mittel, sich dieselbe zu erwerben. Als Küstenfahrer könnten etwa diejenigen Schiffer und Steuermänner bezeichnet werden, welche lediglich den Strich von der Elbe bis zum Texel befahren; oder glaubt man dieses zu beschränkt, so könnte die Kabotagefahrt auf den Raum zwischen Ostende und der Eyder ausgedehnt, etwa auch die Holzschifffahrt nach Norwegen und das Verfahren inländischer Erzeugnisse nach Englischen Häfen darunter mit verstanden werden. Wer weitere Reisen macht, sollte als Seeschiffer betrachtet und verpflichtet werden, wenn er Schiffer oder Steuermann werden will, ein entsprechendes Examen zu bestehen.

Die Erfordernisse und Eigenschaften eines guten Schiffers können zwar zum größten Theil auch durch mehrjährige praktische Übung gesammelt werden, allein diese Art der Ausbildung seiner Schiffer wird häufig dem Rheder und Kaufmann ziemlich viel Lehrgeld kosten.

Nicht unbekannt ist uns geblieben, daß es manchen Rheder und Kaufmann gibt, der behauptet, daß ein rein praktischer Schiffer ihm lieber ist, als die an theoretischen Kenntnissen reichen und erfahrenen Seeleute; wenn Ersterer nur glücklich fährt und in seinen Ausgaben sparsam ist. Diese Behauptung kann aber höchstens nur da als richtig anerkannt werden, wo die Schifffahrt sich auf Kabotage oder kurze Reisen beschränkt, z. B. von Norwegen nach England und mit Ballast zurück; von Petersburg oder Stettin nach Holland und Belgien, von Danzig und Memel nach England und zurück u. s. w. Dies sind alles Fahrten, wo der Rheder selbst die Disposition über das Schiff behält und der Schiffer nöthigenfalls Instruktion einholen kann. Ein Anderes aber ist es mit einem Schiffer, der längere Fahrten zwischen mehreren Plätzen und nach entfernten Weltgegenden vorzunehmen hat;

weil der Rheder in diesem Falle, sobald er ihm das Schiff zur Führung übergeben hat, auch zugleich die gänzliche weitere Disposition dem Schiffer anzuvertrauen genöthigt ist. Ein solcher Schiffer muß, wie gesagt, im Stande sein, nicht allein sein Schiff über See und an den Bestimmungsort zu bringen, sondern auch kaufmännische und spezielle nautische Kenntnisse besitzen, um z. B. die ihm außerhalb des Landes angetragenen Frachten berechnen und mit aller dazu nöthigen Vorsicht abschließen, auch in Unglücksfällen, wo er von seinem Rheder weit entfernt und sich allein überlassen ist, sich selbst rathen und helfen zu können.

Der Verfasser hat diesem Gegenstande eine ausführlichere Betrachtung gewidmet, weil er die baldige Abänderung des jetzigen Zustandes für unerläßlich hält. Die meisten übrigen seefahrenden Staaten sind mit guten Beispielen längst vorausgegangen; manche derselben, z. B. die freie Stadt Hamburg, haben, als ein Examen eingeführt wurde, nicht einmal die oben gedachten transitorischen Bestimmungen für nöthig erachtet. Daß die jetzige Ordnung der Dinge bei vielen Rhedern und Schiffern sehr beliebt ist, hat der Gewerbe-Verein durch mehrfache vergeblich gebliebene Bemühungen, eine Modifikation derselben von diesen ausgehen zu lassen, erfahren; weshalb aber die Gesetzgebung dem Mangel nicht abhilft, oder nicht wenigstens die Verwaltung auf Befolgung der bestehenden Gesetze hält, hat der Verfasser sich nicht erklären können. — Zu ähnlichen Klagen ist bereits oben unter dem Abschnitte »Schiffbau« Veranlassung gewesen.

4) Die Erleichterungen, welche den Seefahrern hinsichtlich des Militairdienstes zu Theil geworden sind. Das Gesetz vom 14. Juli 1820 bestimmt im Art. 12. unter № 4., daß in die Klasse der ersten Reserve soll gesetzt werden:

»Jeder Seefahrer, mit Ausnahme jedoch der Küstenfahrer, welcher durch ein obrigkeitliches Attest bescheinigt, daß er 5 Jahre lang zur See gefahren.«

Daß darunter nur solche Personen verstanden sind, welche sich der Seefahrt als ihrem Gewerbe widmen, ist durch Ausschreiben vom 16. Dezbr. 1820 erläutert; desgleichen durch Ausschreiben vom 27. März 1832 erklärt, daß die Seefahrt während der dem Loosungsjahre vorangegangenen letzten 5 Jahre hintereinander ausgeübt sein müsse. Ein Gesetz vom 29. September 1834 erweitert jene Vorschriften folgendergestalt:

»III. Die nach Art. 12. sub 4. jedem Seefahrer, welcher fünf Jahre die hohe See befahren hat, zustehende Begünstigung der Versetzung in die Klasse der ersten Reserve soll auch schon wegen vierjähriger Seefahrt Statt finden, wenn der Betheiligte durch glaubwürdige Zeugnisse nachweiset, daß er auf einer öffentlichen Navigationsschule einen Lehrkursus gemacht, und durch eine ebenfalls bei einer öffentlichen Navigationsschule bestandene Prüfung den Besitz der für einen tüchtigen Steuermann erforderlichen theoretischen Kenntnisse dargethan hat. — Lootsen und Lehrlootsen, welche nicht bloß Flußlootsen sind, soll auf die zum Behufe der Versetzung in die Klasse der ersten Reserve erforderliche Dauer der Seefahrt die Zeit angerechnet werden, während welcher sie in gehörig unter öffentlicher Autorität organisirten Lootsengesellschaften als Lehrlootsen gedient haben.«

Wäre noch die Bestimmung hinzugefügt, daß zur Erlangung der Militairfreiheit auch ein zwei- bis dreijähriger Dienst auf Hannoverschen Seeschiffen nach Eintritt der Militairpflichtigkeit erforderlich sei, so würde die Klage der entferntere Gegenden besuchenden Hannoverschen Schiffer wohl nicht mehr

so häufig gehört werden: daß ihnen von fremden Seefahrern, durch Vorspiegelung oder das Versprechen höherer Gage, häufig die besten Matrosen entzogen würden. Andere Flaggen haben sogar das Recht, im Auslande Matrosen ihres Heimathlandes von fremden Schiffen, gegen Bezahlung des bisherigen Gehalts, zu requiriren; auch bei Ausübung dieser Befugniß die Unterstützung ihrer Konsuln in Anspruch zu nehmen.

5) Das Lootsenwesen auf Elbe und Weser, wovon bereits oben gehandelt ist.

6) Das Leuchtfeuer auf Borkum, sowie die in den Watten und Flüssen unterhaltenen Tonnen und Baaken (z. v. oben bei den einzelnen Flüssen). Ein Rettungsboot befindet sich seit Herbst 1838 auf der Insel Norderney.

7) Die Arbeiten zur Verbesserung und Erhaltung des Fahrwassers. Daß, außer auf der Oberems und Aller, dafür so gut wie gar nichts bis jetzt geschehen ist, war leider schon mehrfach Veranlassung zu erwähnen. Hierher gehörige Bestimmungen enthalten: die Verordnung vom 4. November 1800 (gegen die Beengung der Schleusen und Binnenströme im Lande Hadeln); vom 17. März 1773, und vom 16. Februar 1830 (Strompolizeigesetze für die Innerste); sowie das Ausschreiben vom 12. Juli 1832 (Sandgraben an der Weser); auch das Ausschreiben vom 21. Novemben 1833 (Durchschleusen in Ostfriesland).

8) Die Regulirung der Schifffahrt auf Elbe, Weser, Leine und Aller durch Verträge und Verordnungen, von denen bereits oben die Rede gewesen ist.

9) Die ausgeführten oder unvollendet gebliebenen Schifffahrts-Kanäle.

a) Der Kanal zur Verbindung der Hamme mit der Oste bei Bremervörde, bereits im vorigen Jahrhundert angelegt.

b) Der Kanal zwischen Bremervörde und der Schwinge (1772 begonnen), ursprünglich zur Herstellung einer Binnenwasserverbindung zwischen Bremen und Stade bestimmt, jedoch in der ersten Anlage verfehlt.

Was zunächst den Hamme-Oste-Kanal betrifft, so wurde dessen Verbesserung 1828 beschlossen und durch die beschränkten Geldmittel des Moor-Etats im Jahre 1832 schon die Eröffnung einer kleinen, gegen Wassermangel gesicherten, Fahrt von der Hamme zur Oste mit Kähnen, welche 2500 bis 3000 Pfd. laden, erreicht. Seitdem ist, durch fortgesetzte Bewilligungen aus dem Moor-Etat und durch den Ertrag der errichteten Kanal-Kasse, auf Vervollständigung der Kanal-Anlage hingearbeitet, und es haben seit einigen Jahren größere Kähne, welche 4 Last oder 16000 Pfd. tragen, eingeführt werden können. Die für den Hamme-Oste-Kanal seit 1828 aus dem Moor-Etat geflossenen Unterstützungen betragen etwa 10000 Rthlr. Aus der Kanal-Kasse sind, mit Einschluß der Besoldung der Kanal-Geschworenen, für den Kanal verwendet 2500 Rthlr. Der Kanal steigt vom Kolbeck, welcher ihn mit der Hamme verbindet, im Verlaufe von 1234 Ruthen, um 18 Fuß zur höchsten Kanalhaltung auf. Die höchste Kanalhaltung hat eine Länge von 1640 Ruthen. Von dieser fällt der Kanal zur Oste, im Verlaufe von 478 Ruthen, um 20 Fuß. Die ganze Länge des Kanals vom Kolbeck bis zur Oste beträgt demnach 3352 Ruthen. Die 18 Fuß Gefälle von der höchsten Haltung zum Kolbeck sind durch 9 Doppelverlathe abgeschlossen. Für jeden der 20 Fuß Gefälle der Oste ist ein Klappstau eingebracht. Die eigenthümliche und nur sehr geringen Wasserverbrauch erfordernde Einrichtung dieser Klappstaue ist es, welche bei Anfangs beschränktem Wasserzuflusse die Ausführung des Kanals und dessen Sicherung gegen Wassermangel hat erreichen lassen, auch bei einer

Fahrt mit kleinen Kähnen vollkommen genügt, dagegen für größere Fahrzeuge sich weniger eignet und bei den jetzt auf diese gerichteten Einrichtungen mit jenen Doppelverlathen zu vertauschen sein wird, nachdem die Versicherung von einem hiezu hinreichenden Wasservorrathe sich herausgestellt hat. Der Kanal hat, mit nur geringer Ausnahme, 20 Fuß Breite im Wasserspiegel und 3 Fuß Wassertiefe.

Die wesentlichsten Resultate dieser Kanalverbindung zwischen Hamme und Oste sind:

a) Belebung des Torfvertriebs in den Kolonien des Gnarrenburger Moors;

b) Verminderung des Schwankens der Preise in der Ausfuhr nach Hamburg und Bremen; indem für eine bedeutende Ausfuhr die Wahl des vortheilhaftesten Absatzweges offen gestellt ist;

c) Verringerung der Frachtkosten zwischen Bremen und Bremervörde, welche auf etwa $^1/_3$ der Kosten des frühern Land-Transports gefallen sind;

d) Ausfuhr mancher bisher nicht zu verwerthender Artikel, wie z. B. der Felsen bei Brelit und Kuhstedt;

e) Preiserhöhung bei den Holzverkäufen in den unfern des Kanals belegenen Forsten bei Kuhstedt, besonders bei Hepstedt, durch Erleichterung des Transports und vermehrte Konkurrenz der Käufer. Jetzt fahren etwa 5000 Kähne jährlich vom Kanale nach der Oste ab, welche zur Ausfuhr nach Hamburg Holz und Torf für 12 bis 15000 Rthlr. an die Bremervörder Schiffstelle liefern. Von denselben werden 6 bis 700 Rthlr. Kanalgeld erhoben, welche einstweilen zur Unterhaltung und Verbesserung der Kanal-Anlage bestimmt sind; auch ist beschlossen, sobald es sich nützlich zeigen wird, die Anlage

derart zu vervollständigen, daß 8- bis 10 lastige Elbfahrzeuge den Kanal passiren können.

Die Fahrt vom Hamme-Oste-Kanal nach Bremen verfolgt jetzt den Kolbeck und die Hamme, findet dann von der untern Hamme mittelst großer Fahrzeuge, Böcke und Weserkähne auf der Lessum und Weser, oder mit den kleinen Moorkähnen durch den Kanal im Bremenschen von Dammsyhl nach Bremen Statt. Die Unthunlichkeit, dem Kolbeck und der obern Hamme eine gesicherte Einrichtung für größere Fahrzeuge zu geben, sowie der große Umweg, welcher für die Kolonisten besonders in den Ämtern Ottersberg und Osterholz in der Fahrt nach Bremen durch Benutzung der Hamme entspringt, und die mit der jetzigen kleinen Kahnfahrt aus den zahlreichen Kolonien verbundenen Nachtheile (besonders eines unverhältnißmäßigen Kraft- und Zeitaufwandes, auch des durch große Anzahl der Verkäufer veranlaßten Unterforderns) haben das Projekt zur Fortsetzung des Hamme-Oste-Kanals durch die Moorgegenden bei Hüttenbusch, Worpswehde und Lilienthal in fast gerader Richtung nach Bremen hervorgerufen.

Dieses

»Projekt zur Fortsetzung des Hamme-Oste-Kanals nach Bremen«

ist einmal für 4- bis 5- lastige und dann auch für 8- bis 10-lastige Fahrzeuge ausgearbeitet. Im ersten Falle, oder für 4- bis 5-lastige Fahrzeuge, beträgt die Länge des Kanals bis zur Wörpe, auf welcher die Fahrt zur Wümme fortgesetzt wird, 4505 Ruthen. Die Kanalbreite ist im Wasserspiegel zu 25 Fuß und die Wassertiefe zu 3 Fuß angenommen. Die Baukosten sind zu 49600 Rthlr. veranschlagt. Im zweiten Falle, oder für 8- bis 10-lastige Fahrzeuge, beträgt die Länge des direkt zur Wümme führenden Kanals 5624 Ruthen. Die

Kanalbreite ist im Wasserspiegel zu 36 Fuß und die Wassertiefe zu $4\frac{1}{2}$ Fuß angenommen. Die Baukosten sind zu 98800 Rthl. berechnet.

Der von dieser Kanal-Anlage zu erwartende Erfolg ist:

a) eine schon nach dem jetzt bestehenden Kahnfahrts-Betriebe und nach den jetzt zu erlegenden Abgaben zu berechnende Kanalgelds-Einnahme von etwa 7000 Rthlr. jährlich; indem aus den Gegenden, welche den Kanal benutzen können, jährlich etwa 10000 Hunt Torf, a 7200 Pfd. durchschnittlich, und etwa 80 bis 90000 Rthlr. an Werth nach Bremen gebracht werden, und für den Hunt Torf an Kanalgeld 16 bis 18 Sgr. erlegt werden können;

b) große Beschränkung der Zahl der Verkäufer in Bremen, welche Zahl jetzt 11000 für so viel Hammekähne und 32000 für so viel Wörpekähne jährlich beträgt und zum Herabdrücken des Preises die Veranlassung gibt;

c) Ersparung von wenigstens 30000 Arbeitstagen jährlich durch den Transport in großen Fahrzeugen, worin 2 Mann dasselbe fortbringen, was jetzt 10 bis 12 beschaffen; und Verwendung dieser Kräfte für die Landwirthschaft in den Moorgegenden;

d) Absatz aller landwirthschaftlichen Produkte aus den unweit des Kanals, aber entfernt von Bremen belegenen Gegenden, welche Produkte, wie Stroh, Kartoffeln u. s.w., die Kosten des Landtransports nicht tragen können;

e) Veranlassung zu Fabrikanlagen im Hannoverschen durch Bremer Industrie und Mittel;

f) höhere Verwerthung des Holzes aus den in nicht großer Entfernung vom Kanale belegenen Forsten, welche schon bei einer mäßigen Preiserhöhung von 10 Prozent einen sehr bedeutenden Gewinn herbeiführen.

Diesem zunächst zu erwartenden Erfolge schließen sich alle

die Vortheile an, welche die durch Kanal-Anlagen bewirkte große Transport-Erleichterung, in bevölkerter Gegend auf nicht immer vorherzusehende Weise, aber erfahrungsmäßig stets, begleiten.

Dem Oste-Schwinge-Kanalprojekte stand die Vermuthung eines nicht genügenden Wasservorraths früher entgegen. Mittelst hinreichender Senkung und Ausdehnung der höchsten Kanalhaltung ist aber nach neuern Untersuchungen allem Wassermangel vorzubeugen, und zwar hat aus Beobachtung des vorhandenen Wasserzuflusses der Beweis geführt werden können, daß die Kanal-Anlage auch in dieser Beziehung mit ganzer Sicherheit auszuführen sein wird. Nach dieser Versicherung über hinreichenden Wasservorrath ist ein neuer Entwurf für den Oste-Schwinge-Kanal ausgearbeitet, und zwar auch dieses Projekt einmal für 4 bis 5 Last tragende Moorkähne und ferner für 8 bis 10 lastige Elbfahrzeuge. Die Länge dieses Kanals von der Ober-Oste bei Bremervörde bis zu dem Punkte der Schwinge, woselbst sie auch für größere Fahrzeuge stets zugänglich wird, etwa 1500 Ruthen gerader Richtung oberhalb Stade, beträgt 4663,9 Ruthen oder fast 3 Meilen. Derselbe steigt im Verlaufe von 1295,5 Ruthen durch 9 Haltungen von etwa 2 Fuß Gefälle im Ganzen um etwa 19 Fuß von der Ober-Oste zur höchsten Kanalhaltung an; setzt diese auf 1400 Ruthen lang fort, und fällt im Verlaufe von 1968,4 Ruthen, durch 10 Haltungen von 2 Fuß Gefälle, im Ganzen um 20 Fuß, bis zum Wasserspiegel der oberen Schwinge. Für den kleineren Kanal sind 20 Fuß Breite bei 3 Fuß Wassertiefe, für den größeren 36 Fuß Breite bei 5 Fuß Wassertiefe angenommen. Die Baukosten sind berechnet für das kleinere Projekt zu etwa 52000 Rthlr., für das größere zu etwa 75000 Rthlr. Der von Ausführung des Oste-Schwinge-Kanals zu erwartende Erfolg ist:

1) Erleichterung des Holz= und Torftransports nach Stade;
2) Beförderung des Frachttransports, sowie des Holz= und Torfhandels von Bremervörde nach Hamburg durch Inländer;
3) Gütertransport zwischen Hamburg und Bremen über Bremervörde und Stade, welcher jetzt per Axe, größtentheils aber durch Wattenfahrt, beschafft wird;
4) Höhere Verwerthung der in der Nähe des Kanals belegenen Forsten.

Sind auch diese von der Ausführung des Oste=Schwinge=Kanals schon jetzt nachzuweisenden Vortheile mit denen nicht zu vergleichen, welche für die Fortsetzung des Hamme=Oste=Kanals zur Wümme und weiter nach Bremen, aus der dort bereits Statt findenden Frequenz der kleinen Kahnfahrten haben aufgezählt werden können, so gibt doch auch der Oste=Schwinge=Kanal, sowohl in Rücksicht auf die Gegenden, welche ihm nahe liegen werden, als auch durch die Vervollständigung eines größern und direkten Wasserweges zwischen Elbe und Weser, zu wesentlichem Erfolge begründete Aussicht.

c) Der Schwinge=Kanal bei Brunshausen (z. v. die Abtheilung: Elbverkehr).

d) Der Kanal von Ringstedt in die Geeste, vor etwa 10 Jahren von dieser Dorfschaft vorgerichtet, mit Benutzung eines Theils des verfallenen Kanals zwischen Geeste und Oste.

e) Der früher projektirte Kanal zur Verbindung der Oste und Elbe in der Richtung von Osten nach Wischhafen durch das Kehdinger Moor.

f) Der projektirte Kanal aus dem Hadeler Sietlande zur Elbe. Durch dieses Projekt (zu dessen noch nicht begonnener Ausführung aus der Staatskasse 1836 ein Beitrag von 58000 Rthlr. bewilligt worden ist) hat der Wunsch neue Nahrung erhalten, eine die Provinz Bremen von Westen nach

Osten durchschneidende schiffbare Wasserkommunikation zu erlangen. Die angestellten Untersuchungen haben nämlich die Möglichkeit einer künstlichen schiffbaren Verbindung der Elbe und Weser dargethan; allein ob dieselbe zu Stande kommen wird und in welcher Richtung, ist bei den unter den Bewohnern des Landes Hadeln deshalb Statt findenden Differenzen nicht zu sagen.

g) Der projektirte Kanal von Stade nach Harburg.

h) Der (nur zum Theil seinen Zweck erfüllende) Menslager Kanal, um das Jahr 1790 angelegt, auch zur Entwässerung der Umgegend von Quackenbrück bestimmt.

i) Der Emskanal (z. v. die Abtheilung: Emsverkehr).

k) Das Trecktief zwischen Emden und Aurich, 1798 von einer Aktiengesellschaft mit einem Kostenaufwande von 130000 Rthlr. angelegt; 3⅕ Meile lang, breit oben 42, am Boden 30 Fuß; mit 3 Verlathen (Schleusen) zum Aufstauen des vorzüglich aus dem ewigen Meere kommenden Wassers versehen; Schiffe von 16 Last in der Regel tragend. Es hat bis jetzt nur für den Verkehr zwischen Emden und Aurich Wichtigkeit, welcher durch die tägliche Fahrt einer Treckschuit als Postschiff, und die nach Bedarf erfolgende Fahrt eines Beurtmanns für größere und schwerere Gegenstände unterhalten wird.

l) Die vielen Tiefe, welche theils zur Abwässerung der Moorkolonien, theils als Verkehrswege für die Bewohner derselben dienen. Unter dem Abschnitte: »Verkehrsverhältnisse Ostfrieslands« sind dieselben näher bezeichnet. Auch die meisten Ortschaften der Marschen sind untereinander und mit der Ems durch für kleine Fahrzeuge schiffbare Binnenkanäle in Verbindung gebracht; jedoch sind die nicht immer hinreichend hohen Brücken der Schifffahrt hinderlich.

m) Der seit vielen Jahren projektirte Kanal zwischen Aurich und Wittmund. Durch denselben würde eine Binnenschifffahrt von Emden bis Wittmund und Carolinensyhl geschaffen, auch weiter bis Hooksyhl an der Jahde, wenn von Wittmund nach Jever ebenfalls ein Kanal gezogen würde, und könnten so die nach Bremen und Hamburg bestimmten, sonst über die Watten herumgehenden Schiffe einen weit kürzern und sicherern Weg nehmen. Besonders aber würde der Provinz bedeutender Gewinn dadurch zuwachsen, daß alsdann die großen Wüsten ostseits Aurich könnten kultivirt und Vehne angelegt werden, die äußerst schnell aufblühen müßten, da sie einen Theil des Wittmunder Amts und dessen sämmtliche Groden sowohl, als Jeverland mit Torf versehen könnten, welche Gegenden jetzt ihren Bedarf theils zu Wagen mehrere Stunden her, theils über See, oft zu doppelt höheren Preisen als in Aurich und Emden, nehmen müssen. Es wurde schon bald nach Anlegung des Auricher Kanals die Fortsetzung desselben nach Wittmund projektirt, auch die Gegend nivellirt; doch schreckten die Kosten ab. Im Jahre 1805 war Alles zur Anlage vorbereitet, die Staatskasse (damals Preußen) hatte die Kosten übernommen und die Ostfriesischen Stände einen Beitrag von 60000 Rthlr. bewilligt; der bald nachher ausbrechende Krieg verhinderte die Ausführung. Von Neuem angeregt, jedoch ohne Erfolg, wurde der Plan unter Französischer Regierung, sowie seit der Vereinigung der Provinz mit Hannover in den Jahren 1820 und 1833.

Mit diesem Kanale sollten Vereinigungstiefe nach Norden und von Wittmund nach Esens in Verbindung gebracht werden.

n) Der projektirte Kanal von Weener nach Neuschanz, welchen die Bewohner von Weener und Umgegend für

sehr nützlich und dringend nothwendig halten, während die Bewohner anderer Theile Ostfrieslands von seinem Nutzen für den Verkehr durchaus keine hohe Meinung haben.

o) Die beabsichtigte Kanalverbindung der Stadt Norden mit der Stadt Emden und die Verlängerung dieses Wasserweges nach Esens, wodurch der Absatz der Erzeugnisse des nördlichen Theiles von Ostfriesland ungemein erleichtert und gehoben werden könnte.

10) Die Vorschriften hinsichtlich des Strandrechts und der gestrandeten Güter, enthalten in der Verordnung vom 1. Mai 1724 (Herzogthum Bremen und Verden), wiederholt unter dem 4. Dezember 1772, 9. Januar 1797 und 3. November 1800; Verordnung vom 31. Januar 1753 (Elbe); Elbschifffahrts-Akte Art. 29; Weserschifffahrts-Akte Art. 43; dem Allg. Landrechte (für Ostfriesland) Th. I. Tit. 15. §. 80—86, analog auch in Th. II. Tit. 20. §. 1231 ff., z. v. Bekanntmachung der Auricher Justiz-Kanzlei vom 20. April 1818.

11) Die See- und Fluß-Versicherungs-Gesellschaften (hinsichtlich der Letzteren ist bei Beschreibung der Flußschifffahrt das Erforderliche gesagt).

A. Die See-Assekuranz-Kompagnie in Emden, am 23. Juni 1772 errichtet (Wetten en Resolutien waarnaar de eerste Assurantie-Compagnie in Emden wordt geregeerd en voortgezet, gedruckt Emden 1825).

Die Gesellschaft zeichnet:

a) Auf Schiffe, monatsweise, auf drei verschiedene Arten, als: Für alle Gefahr gegen 1 Proz. pr. Sommermonat und 2 Proz. pr. Wintermonat, nämlich November, Dezember und Januar. Frei von Partikular-Haverie, jedoch mit Haverie-Grosse, $^{3}/_{4}$ Proz. für die Sommermonate und $1^{1}/_{2}$ Proz. für die Wintermonate. Bloß für Total-Verlust—ohne Vergütung

von Haverie-Grosse oder Partikular-Haverie, gegen Bezahlung von ½ Proz. für die Sommermonate und 1 Proz. für die Wintermonate. Polizen, die von dem 1. Januar bis den 31. Juli genommen sind, können jeden halben Monat das ganze Jahr hindurch gekündigt werden. Vom 1. August aber bis den 1. Februar kann nicht anders als für 12 Monate ohne Aufkündigung genommen werden. Alle drei Versicherungen auf Monats-Polizen haben die Exception: »frei von Feindseligkeiten« und ist diese Exception auf die Monats-Polizen folgendermaßen zu verstehen:

»Kondemnation, Konfiskation oder Plünderung bezahlen die Assekuradeure nicht, jedoch dauert die Versicherung fort nach dem Inhalt der Polize, wenn auch das Schiff molestiret und aufgebracht wird; dahingegen die Versicherung nicht darf gekündigt werden, wenn das Schiff auch in dem Hafen liegt, wohin es aufgebracht ist.«

b) Auf Güter geschehen die Versicherungen nach den Bestimmungen des Allg. Landrechts, jedoch wird der Schaden an Gütern, die an ihrem bestimmten Entladungsplatz angekommen, nach dem Marktpreis, den sie unbeschädigt hätten aufbringen können, geschätzt, und über das Netto-Kapital vertheilt. Bei Versicherung »frei von Beschädigung« ist zu verstehen, daß, außer im Fall von Haverie-Grosse, keine Vergütung verlangt werden kann: es sei denn, daß der Schaden durch Strandung, Übersegeln, oder Stoßen auf den Grund entstanden. In diesen drei Fällen verbindet man sich zur Vergütung, jedoch frei vom Stoßen auf den Grund von Schiffen, die über die Watten gehen. Die Direktion der Kompagnie hat im Jahre 1836 die Prämien für nachstehende Monate wie folgt regulirt:

Nach und von Emden, Hamburg, Bremen und Amsterdam.	Prozente. Februar.	März.	April, August.	Mai, Juni u. Juli.	September.
Hamburg, Bremen, Syhlen, die Jahde....	1½	1½	1	1	1½
Amsterdam, Rotterdam..................	1½	1½	1	1	1½ bis 2
Antwerpen.............................	2½	2	1½	1	2½ » 3
London, Hull, Newcastle...............	1½	1½	1	1	2 » 2½
Bristol, Liverpool, Dublin	3	3	2	2	2½ » 3
Ostende, Calais, Havre, Rouen..........	2½	2	1½	1½	2 » 3
Nantes, Rochelle, Bordeaux.............	2	2	1½	1½	2½ » 3
Bayonne, St. Sebastian, Bilbao.........	3	2½	2	2	2½ » 3
Porto..................................	2½	2	2	2	2½ » 3
Lissabon, St. Ubes.....................	2½	2	2	2	2½ » 3
Cadix, St. Lucar, Sevilla..............	3	3	2	2	2½ » 3
Malaga, Alicante, Barcelona............	3	3	2	2	2½ » 3
Cette, Marseille, Genua, Livorno	3	3	2	2	2½ » 3
Neapel, Messina, Gallipoli	3	3	2½	2½	3 » 4
Zante, Venedig, Triest, Smyrna, Archipelagus	4	4	3	3	4 » 5
Gothenburg, Kopenhagen	2½	2	1¼	1¼	2½ » 3
Danzig, Königsberg, Memel.............	2½	2	1¼	1½	3 » 4
Stockholm, Riga, St. Petersburg.........	2½	2½	2	2	3½ » 5
Bergen, Drontheim.....................	2	2	1½	1½	2½ » 3
Archangel..............................	—	—	2	2	4 » 5
Nord-Amerika, so auch Ost- und Westindien, nach den Amsterdamer Prämien und Konditionen	—	—	—	—	—
Aus der Ostsee nach und von benannten Häfen:					
Aus der Ostsee nach dem Kanal............	—	3½	2½	2	3½
» » » » der Bucht von Frankreich	—	3½	2½	2	3½
» » » » Portugal und Spanien	—	3½	—	2	3½
» » » » der Mittelländischen See	—	3½	3	3	2½ bis 3½
Von einem Hafen der Ostsee zu einem andern	—	2	1½	1½	2

Die Prämien für die Monate Oktober, November, Dezember und Januar sind unbestimmt.

Das eigentliche Kapital der Gesellschaft besteht aus 60000 Fl. Holl., welche durch 60 Aktien zusammengebracht sind; da jedoch jeder Aktien-Inhaber zum dreifachen Betrage seiner Aktie verhaftet ist und eine solidarische Verpflichtung Aller eintritt, so war der Fonds 180000 Fl. Während einer 50jährigen Wirksamkeit (im Jahre 1823, weil die Kriegsjahre 1810—13 ausfielen) hatte die Gesellschaft 11048 Polizen gezeichnet zum Betrage von

	20,743187 Fl. 17 Stbr. Holl.
Dafür waren eingenommen:	
an Prämien	937326 Fl. 15 Stbr.
an Armengeld von den Polizen .	13663 » 12 »
	950990 Fl. 7 Stbr.
Zu zahlen war gewesen:	
für erlittene Schäden	820075 Fl. 12 Stbr.
an die Armen	13663 » 12 »
	833739 Fl. 4 Stbr.
Der Überschuß zum Vortheile der Interessenten betrug mithin . . .	117251 Fl. 3 Stbr. Holl.

Während dieser 50 Jahre hatte nur dreimal ein Zuschuß geleistet werden müssen, nämlich 1784: 10000 Fl., 1786: 4000 Fl., 1791: 6000 Fl.; 24 Jahre hatten Dividenden geliefert. Damals wurde die Sammlung eines Reservefonds von 60000 Fl. beschlossen, welcher am 1. Januar 1836 bereits gebildet war. Nach einer der Zeit gelieferten Übersicht waren im Laufe der letzten 25 Jahre 7736 Polizen ausgegeben, wodurch ein Kapital von 17,356692 Fl. versichert wurde. Die eingezahlten Prämien beliefen sich auf 505449 Fl., das Armengeld auf 11350 Fl.; die Ausgabe für bezahlte Schäden auf 409224 Fl.; vertheilt waren 42500 Fl. Der Werth einer Aktie der Gesellschaft war: 1789: 1005 Fl., 1802—5: 200—500 Fl., 1806—10: 50—60 Fl., 1814—17: 150—225 Fl., 1821: 300—

345 Fl., 1826: 415 Fl., 1827: 635 Fl., 1828: 805 Fl., 1829: 1070 Fl., 1830: 1050 Fl., 1831: 982 bis 1075 Fl., 1832: 1140 Fl., 1833: 1150 Fl., 1834: 1205 Fl., 1835: 1480 Fl. Holl.

Gezeichnet wurden:

1835	auf 565	Polizen	1,055275	Fl. Holl.
1836	» 631	»	1,215881	» »
1837	» 658	»	1,338575	» »

B. Das große und

C. das kleine Schifferkompakt in Emden. Es besteht aus einer Anzahl für eine gewisse Summe eingezeichneter Schiffe, welche für die Dauer eines Jahrs gegen Totalverlust sich gegenseitig dergestalt versichern, daß nach Ablauf des Jahrs die vorgefallenen Verluste über die Gesammtheit der Einzeichnung pro rata repartirt werden, wobei jedoch das Risiko 10 Prozent nicht übersteigen soll, weil alsdann ein verhältnißmäßiger Abzug an den Entschädigungen Statt findet. Das große Kompakt nimmt Einschreibungen auf den $^{15}/_{16}$ Werth von größeren Schiffen bis zur Summe von 3000 Fl. Holl., das kleine, dessen Garantie sich nur auf die Küstenfahrt von der Eyder bis zur Schelde erstreckt, bis zu höchstens 1200 Fl. Holl.

D. Die Versicherungs-Gesellschaft zu Leer, gestiftet 1796, erweitert 1814, neu organisirt 1835 (Grundgesetz der Versicherungs-Gesellschaft zu Leer vom 1. August 1835). Der Fonds besteht aus 80 Aktien zu 1000 Fl. Holl. jede, und tritt eine höhere Verpflichtung der Aktionaire nicht ein. Der Umfang des Geschäfts ist dem Gutbefinden der Direktion überlassen, jedoch hinsichtlich der Jahrespolizen festgesetzt:

a) Jahrespolizen auf Kasko, zwischen dem ersten Januar und dem letzten Juli genommen, können zwar gekündigt werden, aber nur unter Zahlung der bedungenen Prämie für die ersten drei Monate.

b) Jahrspolizen zwischen dem ersten August und dem letzten Dezember genommen, sind nicht zu kündigen, als wenn der Gesicherte außer der Prämie für bestandene Gefahr auch noch für die nächsten drei Monate nach der Kündigung die volle Prämie entrichtet, ohne daß die Gesellschaft während dieser Zeit irgend eine Gefahr übernimmt.

c) In beiden Fällen ist die Kündigung nur dann zulässig, wenn die Gesellschaft für keinen Schaden in Anspruch genommen wird.

d) Für Polizen auf Kasko wie auf Güter wird bezahlt bei Versicherungen bis zu 1000 Fl.... 1 Fl. — Stbr.
über 1000 bis zu 2500 Fl....... 1 » 10 »
» 2500 » » 4000 » ...... 2 » — »

e) Bis zu 4000 Fl. Niederl. Kourant und nicht darüber, will die Gesellschaft auf Einen Boden zeichnen, d. h. auf Güter, Schiffe, Frachtgelder ꝛc. einzeln bis 4000 Fl., aber für diese Gegenstände zusammen auch nicht mehr.

f) Die Gesellschaft versichert auf Güter, Schiffe, Frachtgelder, imaginairen Gewinn, auf Bodmerei u. s. w. gegen alle Gefahren, denen der gesicherte Gegenstand auf der bestimmten Reise oder in der bestimmten Zeit ohne Verschuiden des Gesicherten ausgesetzt ist, jedoch frei von Feindseligkeiten und deren Folgen. Versicherung auf verbotene Waren wird nicht übernommen. Werden Güter, worauf die Gesellschaft zeichnete, erst während der Reise verboten, ist von dem Augenblicke an ihre Verbindlichkeit erloschen, doch hat sie für überstandene Gefahr die bedungene Prämie zum Vollen zu genießen.

g) Die Bedingung: »frei von Feindseligkeiten und deren Folgen«, wird so verstanden, daß mit dem Eintreten einer feindseligen menschlichen Gewalt, gleichviel von wem sie ausgeht, die Verhältnisse, worunter kontrahirt wurde, und

mit denselben auch die Verbindlichkeit der Gesellschaft, gänzlich aufhören. Ausnahmsweise soll das bloße Anhalten eines Schiffes, etwa zur Untersuchung der Papiere, wenn keine andere feindselige That die Reise auf längere Zeit unterbricht, abändert oder gefahrvoller macht, auf die Versicherung ohne allen Einfluß bleiben.

h) Versicherungen auf Kasko sind ungültig, wenn das Schiff von föhrnem Holze gebaut, und solches bei der Versicherung nicht durch den Gesicherten angezeigt ist. Bei Versicherungen auf Schiffe von Eichenholz mit Boden von Buchenholz wird jeder Schaden oder auch ein totaler Verlust nur zur Hälfte vergütet, wenn jener Umstand nicht bei der Versicherung angezeigt wurde.

i) Der partikulaire Schaden am Kasko wird durch gesetzmäßige Abschätzung bestimmt, jedoch hat der Gesicherte auf Verlangen zu beweisen, daß die wirkliche Reparation soviel gekostet habe, als der durch die Taxation ausgemittelte Schaden.

k) Bei Versicherungen auf Kasko wie auf Güter ist der Assekuradeur von der Vergütung eines jeden Schadens, der nicht mehr als 3 Proz. und bei leicht verderblichen Waren, wenn er nicht mehr als 10 Proz. beträgt, gesetzlich freigesprochen. —

Während der 37 Jahre von 1797 bis einschließlich 1835, ist nur zweimal (1834: 8000 Fl., 1835: 4000 Fl.) ein Zuschuß der Aktionaire erforderlich gewesen; Dividenden dagegen sind in 30 Jahren gezahlt. Während jener 37 Jahre betrug die Gesammt-Versicherungssumme auf

Güter 4,761099 Fl.
Schiffe 3,779874 Fl. } 8,540973 Fl. Holl.

die davon eingezahlten Prämien 584794 Fl., die vergüteten Verluste 371798 Fl., die Gesammtsumme der gezahlten Dividenden 107300 Fl.

Das Versicherungskapital belief sich
1835 auf 248691 Fl. Holl.
1838 » 584700 » »

E. Das im Jahre 1830 zu Leer errichtete große Schifferkompakt (Bedingungen unter welchen das große Schifferkompakt in Leer errichtet worden, Leer 1830). Hauptgrundsätze sind: Versicherung nur auf Ostfriesische Schiffe zwischen 16 bis 80 Rockenlast, welche nach neutralen Europäischen Häfen bis zum Kap St. Vincent fahren (mit Ausnahme von Helgoland), zu höchstens 1500 Fl. Holl. auf den Zeitraum eines Jahrs. Gegenseitige Versicherung der eingezeichneten Schiffe, jedoch nicht über den Betrag von 10 Proz. des Versicherungskapitals; ist der Gesammtverlust größer, Kürzung pro rata. Hinsichtlich der Operationen dieses Kompakts ist zu bemerken:

	Versicherte Schiffe.	Versicherungskapital. Fl.	Davon verunglückt.	Versichert zu Fl.	Erhobene Prämie.	Bemerkungen.
1830	55	48550	5	4700	10 %	von 3 Schiffen verunglückten 11 Personen
1831	65	43075	1	1000	$2\frac{1}{2}$ %	
1832	82	57750	1	400	$\frac{3}{4}$ %	
1833	121	103410	14	12890	10 %	von 9 Schiffen verunglückten 29 Personen
1834	113	97950	5	4700	5 %	
1835	105	95818	7	6500	$6\frac{9}{10}$ %	desgleichen von 3 Schiffen 11 Personen
1836	97	82475	7	5655	$7\frac{1}{4}$ %	» » 1 » 3 »
1837	82	66280	5	5400	$7\frac{13}{20}$ %	» » 2 » 7 »
1838	66	50679	2	1500	3 %	» » 2 » 7 »

Jährlicher Verlust nach einem Durchschnitt dieser 9 Jahre $5^{7}/_{10}$ Prozent; von 16 bis 17 Schiffen ging eins verloren; das vierzigste Schiff etwa verunglückte mit der Mannschaft.

F. Die erste und

G. die zweite Assekuranzkompagnie in Papenburg, haben während der letzteren Jahre so bedeutend eingebüßt, daß sie nur eben sich hinhalten; die zweite wahrscheinlich sogar eingehen wird.

H. I. K. Die 3 Schifferkompakte in Papenburg befolgen ähnliche Grundsätze als die Kompakte in Emden und Leer. Das erste große Schifferkompakt hat, wegen mehrerer auf einander folgender unglücklicher Jahre, neuerlich sich aufgelöst; ein Ähnliches scheint dem zweiten großen Kompakte (Eentracht) bevorzustehen. Das kleine Schifferkompakt dagegen hat sich gut gehalten, weil dessen Theilnehmer meist Küstenfahrer, mithin den Seegefahren nicht so sehr ausgesetzt sind.

12) Die in Beziehung auf Seeleute und Schiffer erlassenen sonstigen Bestimmungen z. B. vom 10. November 1762, die Bestrafung der von durchgehendem Schiffvolke verübten Ungebührlichkeiten betreffend; vom 8. Februar 1817, wegen Unterstützung hülfsbedürftiger Seeleute; vom 14. April 1820, die Mitnahme verunglückter und armer Hannoverscher Seeleute durch Hannoversche Schiffe betreffend.

Zu den Gegenständen, in Beziehung auf welche eine Ergänzung unserer sehr lückenhaften Schifffahrts-Gesetzgebung wünschenswerth scheint, gehört die Führung der Schiffsjournale. An guten Mustern ist kein Mangel, wie die desfallsigen Preußischen (z. v. Bekanntmachung der Königlichen Regierung zu Stettin vom 30. Dezember 1836 und der Königl. Regierung zu Stralsund vom 26. März 1838) und Holsteinischen Vorschriften (Entwurf einer Verordnung vom Jahre 1838) beweisen.

13) Die seit dem Jahre 1837 in Hannover und Münden von der Kaufmannschaft errichteten Handelsschulen, welche

einer immer steigenden Theilnahme sich erfreuen (Nachricht über die mit dem 30. Oktober 1837 zu eröffnende Handelsschule für die Stadt Hannover). — Ehrenwerthe Erwähnung verdient, daß die Kaufmannschaft in Münden sofort auch zwei Stipendien gegründet hat, welche theils für unbemittelte Lehrlinge, theils aber auch für solche, die durch Fleiß und lobenswerthes Betragen sich auszeichnen, bestimmt sind.

14) Die Chausseen und Landstraßen. Bis zum Jahre 1839 sind folgende Straßenzüge für Chausseen erklärt (zum Theil schon durch die Ministerial-Bekanntmachung vom 12. September 1835):

	Meilen von 1587, 5 R.	Ruthen.
1) Von Hannover über Elze, Einbeck, Nordheim, Göttingen und Münden auf Kassel bis zur Landesgrenze bei Landwehrhagen	18	973
2) Von Hannover über Springe und Hameln auf Pyrmont und Detmold bis zu den Landesgrenzen bei Grießen	8	962
3) Von Hannover über Neustadt, Nienburg, Asendorf und Syke auf Bremen bis zur Landesgrenze bei Brinkum	14	349
4) Von Hannover über Schillerslage nach Celle	5	698
5) Von Hannover auf Nenndorf bis zur Landesgrenze bei Bantorf	3	533
6) Von Hannover über Mellendorf und Hademstorf nach Walsrode	8	396
7) Von Hannover über Gleidingen nach Hildesheim	4	200
8) Von Hildesheim auf Braunschweig bis zur Landesgrenze bei Gr. Lafferde	3	1445
9) Von Hildesheim über Othfresen nach Goslar	6	1184
10) Von Othfresen nach Halberstadt bis zur Landesgrenze bei Schladen	6	1110
11) Von Hildesheim über Elze, Koppenbrügge und Hohnsen auf Hessen-Oldendorf, bis zur Landesgrenze bei Unsen	6	1256

	Meilen.	Ruthen.
12) Von Hildesheim auf Seesen bis zur Landesgrenze bei Bockenem	3	476
13) Von Göttingen auf Heiligenstadt bis zur Landesgrenze bei Bremke	2	927
14) Von Göttingen auf Witzenhausen bis zur Landesgrenze bei Friedland	2	32
15) Von Münden auf Witzenhausen bis zur Landesgrenze bei Hedemünden	1¼	—
16) Von Marienstein über Hardegsen und Uslar nach Lauenförde	7	—
17) Von Nordheim über Moringen nach Hardegsen	2½	—
18) Von Nordheim über Lindau, Gieboldehausen, Oberfeld und Duderstadt bis zur Landesgrenze bei Gerblingerode	4	1469
19) Von Nordheim über Seesen, Lutter und Beinum auf Braunschweig innerhalb der Landesgrenzen	4	481
20) Von Nordheim nach Osterode	2	1151
21) Von Osterode über Herzberg auf Nordhausen bis zur Landesgrenze bei Nüxey	4	—
22) Von Osterode auf Seesen bis zur Landesgrenze bei Lasfelde	¾	—
23) Von Goslar über Schladen auf Wolfenbüttel bis zur Landesgrenze bei Ohrum	3	1452
24) Von Celle über Ohof auf Braunschweig bis zur Landesgrenze bei Hülperode	5	1276
25) Von Celle über Eschede nach Ülzen	7	215
26) Von Celle über Bergen, Soltau und Welle nach Harburg	14	426
27) Von Harburg über Rothenburg auf Bremen bis zur Landesgrenze bei Oyterdam	12	397
28) Von Lüneburg über Ülzen und Gifhorn auf Braunschweig bis zur Landesgrenze bei Meinholz	14	874
29) Von Lüneburg nach Artlenburg	2½	—
30) Von Buxtehude zur Celle-Harburger und Harburg-Bremer Chaussee bei Steinbeck	3	—
31) Von Lehe auf Bremerhafen über Geestendorf, Stotel, Dorfhagen und Marßel auf Bremen bis zu den Landesgrenzen	6	1270

	Meilen.	Ruthen.
32) Von Lehe über Stotel und Hülseberg auf Scharmbeck	4	1520
33) Von Bremen nach Vegesack innerhalb Hannoverschen Gebiets	—	1215
34) Von Bremervörde nach Stade	4	396
35) Von Bremervörde auf Bremen bis zur Landesgrenze bei Burg	7	—
36) Von Verden über Achim auf Bremen bis zur Landesgrenze bei der Hemelinger Mühle	6	—
37) Von Osnabrück über Diepholz und Bassum auf Bremen bis zur Landesgrenze bei Brinkum	15	660
38) Von Osnabrück nach Melle	3	400
39) Von Osnabrück über Hilter auf Rothenfelde	2	1005
40) Von Osnabrück über Iburg auf Münster bis zur Landesgrenze bei Glandorf	4	602
41) Von Osnabrück auf Lotte und Lengerich bis zu den Landesgrenzen	2	638
42) Von Osnabrück über Bramsche, Fürstenau, Lingen und Nordhorn auf Holland bis zur Landesgrenze bei Nordhorn	12	1499
43) Von Osnabrück über Bramsche nach Quackenbrück	$4\frac{1}{4}$	—
44) Von Osnabrück auf Minden bis zur Landesgrenze bei Dalinghausen	$2\frac{1}{6}$	—
45) Von Aurich über Hesel nach Leer	$5\frac{1}{2}$	—
46) Von Lingen über Meppen auf Papenburg	10	—
47) Von Nienburg über Suhlingen bis Diepholz	8	505
48) Von Ülzen nach Salzwedel	$4\frac{1}{2}$	—
49) Von Stade nach Burtehude	3	—
50) Von der Preußischen Grenze bei Nordhausen über Ilfeld bis zur Braunschweigischen Grenze bei Rothesitte	$2\frac{3}{4}$	—
51) Von Neustadt (Grafschaft Hohnstein) nach Ilfeld	1	—
52) Von Syke bis zur Oldenburgischen Grenze auf Delmenhorst	2	—
53) Von Lingen über Haselünne bis zur Oldenburgischen Grenze auf Löningen	$4\frac{1}{2}$	—

	Meilen.	Ruthen.
54) Von Leer über Hesel und Groß-Sander bis zur Oldenburgischen Grenze auf Westerstede rc.	4	—
55) Von Lehe über Dorum auf Ritzebüttel	4½	—
56) Von Leer über Weener nach Papenburg	4	—
57) Von Stolzenau nach Stadthagen	2½	—

Die Gesammtlänge der Chausseestrecken*) beträgt mithin fast 313 Meilen, (von 1587½ Ruthe oder 25400 Fuß) welche zu ⅞ bereits vollendet sind, und an welchen sich gegen 180 Hebestellen (Barrieren) befinden.

Im Jahre 1817 waren 94, 1830 bereits 178 Meilen Chaussee vorhanden; am Schlusse des Jahres 1835 betrug die Länge der der Chaussee-Verwaltung überwiesenen Wegestrecken (mit Ausschluß der in den Städten liegenden von diesen ausschließlich zu unterhaltenden Abtheilungen) 263 Meilen, wovon als Steinbahn, 207½ Meile gebaut waren, nämlich:

Steinpflasterbahn	62¼	Meile
Steinschlagbahn	100½	»
Grandbahn	19⅞	»
Doppelbahn (Steinpflaster neben Grand oder Steinschlag)	24⅞	»

Als Dämme waren außerdem zur künftigen Bestimmung vorgerichtet etwa 24½ Meile und völlig unbearbeitet im rohen Zustande lagen noch etwa 30¾ Meilen. Bis zum Schlusse des Jahres 1838 waren ferner noch Wegelängen zum Gesammtbetrage von 27 Meilen in den Chaussee-Etat aufgenommen, auch 24½ Meile neue Steinbahn hinzugekommen, sowie 14⅔ Meilen neue Erddämme und 7⅛ Meile Doppelbahnen.

Außerdem ist und wird eine, gleichfalls dem öffentlichen Verkehre dienende, nicht unbedeutende Zahl von Straßen mittelst des Landstraßenfonds gebauet, welcher aus 25000 Rthlr.,

*) Ein Verzeichniß verschiedener Straßenzüge, deren Aufnahme unter die Staatsstraßen beantragt ist, findet sich in den Aktenstücken der Stände-Versammlung von 1839, Seite 288.

die seit 1833 jährlich aus Staatsmitteln bewilligt sind, besteht. Eine spezielle Übersicht derselben findet sich in den Aktenstücken der Allg. Ständeversammlung von 1837, Seite 313 ff.

Seit Anfang des Jahres 1832 bis 1. Juli 1838 sind zu Chaussee-Neubauten etwa 420000 Rthlr. verwendet und die Meile völlig neuer Steinbahn hat durchschnittlich 18000 Rthlr. ohne die gebrauchten Natural-Chausseedienste gekostet. Die Unterhaltung der Chausseen erfordert etwa so viel als die Einnahme an Weggeldern beträgt, nämlich 175 bis 180000 Rthlr. In den Jahren 1819 bis 1825 hat die Meile Chaussee an barem Gelde (also ohne die noch jetzt fortdauernden Naturalspann- und Handdienste in Anschlag zu bringen) durchschnittlich nur 13354 Rthlr. gekostet, weil damals langsamer gebaut wurde und es möglich war, die disponibeln Neubaugelder auf den Hauptstraßen gleichzeitig zu vertheilen. Während der Jahre 1826 bis 1831, als die schnelle Vollendung mehrerer Straßen binnen kurzen Fristen vorgeschrieben wurde, hat die Meile neuer Chaussee eine Geld-Ausgabe von im Durchschnitt 22343 Rthlr. verursacht. Die Unterhaltung einer Meile Chaussee einschließlich der Verwaltungskosten kostete durchschnittlich im Jahre 1817: 1171⅓ Rthlr., 1830: 1049⅔ Rthlr.; die Unterhaltung einer Meile ganzer Grandbahn kostet nach Mittelpreisen berechnet 1494 Rthlr. einer Meile Chaussee dagegen, wo Pflaster und Grandbahn neben einander liegen, nur 845 Rthlr.

Die General-Wegbaukommission hat zu verschiedenen Zeiten sich gegen die Vorwürfe: daß sie mangelhaft und zu theuer baue, vertheidigen müssen. Diese Klagen sind jetzt verstummt, allein die Beschwerde über im schlechten Zustande befindliche Straßenstrecken wird so lange fortdauern, als es nicht gelingt, besseres Material aufzufinden, oder das Befahren mit sehr schwerem Fuhrwerk aufhört. Auch die Fortdauer der Naturaldienste, deren Abstellung aus Rücksicht auf unsere Finanzen bisher nicht geschehen ist, hemmt die Verwaltung häufig in freierer Bewegung.

Die hierher gehörigen Gesetze sind:

die allgemeine Chaussee-Ordnung vom 30. April 1824 und

das Gesetz über die Weggeldshebung, den Gebrauch der Chausseen und die Wegepolizei vom 4. Dezember 1834;

das Gesetz vom 19. August 1836, wodurch ein gleiches Wagengleis, dessen Breite von der Mitte der Felge des einen bis zur Mitte der Felge des andern Rades, 4 Fuß 10 Zoll Hannov. beträgt, eingeführt ist.

Aus dem Gesetze vom 4. Dezember 1834 heben wir Folgendes hervor:

a) Die Entfernung zwischen zwei Hebestellen, insofern dafür der volle Weggeldbetrag erhoben werden soll, darf nicht unter 1000 Kalenb. Ruthen betragen.

b) Das schwerste Gewicht, für Fuhrwerk mit Ladung gestattet, ist bestimmt, für vierrädrige Frachtwagen:

1) mit Radfelgen unter 6 Zoll Breite auf 130 Ztr. zu 110 Pfd.

2) Mit Felgen von 6—8 Zoll Breite auf 140 Ztr.

3) Mit Felgen von 8—10 Zoll Breite auf 150 Ztr.

4) Mit Felgen von mindestens 10 Zoll Breite auf 160 Ztr.

Für zweirädrige Frachtkarren:

1) Mit Radfelgen unter 6 Zoll Breite auf 75 Ztr.

2) Mit Felgen von 6—8 Zoll Breite auf 80 Ztr.

3) Mit Felgen von 8—10 Zoll Breite auf 85 Ztr.

4) Mit Felgen von mindestens 10 Zoll Breite auf 90 Ztr.

Findet sich bei Ausmittlung des Gewichts, daß dasselbe diese Sätze übersteigt, so hat der Fuhrmann für jeden Ztr. Übergewicht 1 Rthlr. als Ordnungsstrafe ein für alle Mal zu erlegen; außerdem aber tritt Zurückweisung oder Zwang zum Umladen ein, wenn das Gewicht von 160 Ztr. bei vierrädrigem, von 90 Ztr. bei zweirädrigem Fuhrwerk überschritten ist.

c) Die höchste erlaubte Ladungsbreite (Ladung, Wagen und Bäume eingerechnet) ist 11 Kalenberger Fuß.

d) An jeder vollen Hebestelle wird bezahlt:

I. Für beladenes Fracht- und beladenes ausländisches Landfuhrwerk (so weit letzteres nicht unter die Taxe IV. »alles übrige Fuhrwerk« gehört).

A. Bei zweirädrigen Karren:

a) Mit Radfelgen unter 6 Zoll breit von jedem Zugthiere:

1) Einspännig.	1 Sgr.	4 Pf.
2) Zweispännig.	1 »	5 »
3) Dreispännig.	2 »	— »
4) Vier- und mehrspännig.	2 »	4 »

b) Mit Radfelgen von 6—8 Zoll Breite:

5) Von jedem Zugthiere.	1 »	— »

c) Mit Radfelgen von 8—10 Zoll Breite:

6) Von jedem Zugthiere.	— »	6 »

B. Bei vierrädrigen Wagen:

a) Mit Radfelgen unter 6 Zoll breit von jedem Zugthiere:

7) Einspännig.	1 »	— »
8) Zweispännig.	1 »	3 »
9) Dreispännig.	1 »	4 »
10) Vierspännig.	1 »	6 »
11) Fünf- und mehrspännig.	2 »	— »

b) Mit Radfelgen von 6—8 Zoll Breite:

12) Von jedem Zugthiere.	1 »	— »

c) Mit Radfelgen von 8—10 Zoll Breite:

13) Von jedem Zugthiere.	— »	6 »

II. Für unbeladenes Fracht= und unbeladenes ausländisches Landfuhrwerk (so weit letzteres nicht unter die Taxe IV. »alles übrige Fuhrwerk« gehört).

A. Zweirädrig:

14) Mit Radfelgen unter 6 Zoll von jedem Zugthiere.	— Sgr. 8 Pf.
15) Mit Radfelgen von 6 — 8 Zoll Breite von jedem Zugthiere.	— » 6 »
16) Mit Radfelgen von 8 — 10 Zoll Breite von jedem Zugthiere.	— » 4 »

B. Vierrädrig:

17) Mit Radfelgen unter 8 Zoll Breite von jedem Zugthiere.	— » 6 »
18) Mit Radfelgen von 8 — 10 Zoll Breite von jedem Zugthiere.	— » 4 »

15) Eisenbahnen.

Wenige Gegenstände mag es geben, über welche in neuerer Zeit so viel gesprochen und geschrieben ist, als die Eisenbahnen; wenige Eisenbahnen, über welche mehr gesprochen und geschrieben ist, als die im Königreiche Hannover projektirten. Die hauptsächlichsten diese Angelegenheit betreffenden Druckschriften sind:

a) Plan zur Anlegung einer Eisenbahn zwischen Hannover, Braunschweig und den freien Hansestädten. Braunschweig 1832.

b) Glünder, kurze Darstellung einiger der wichtigsten Verhältnisse bei Eisenbahnen, mit besonderer Beziehung auf solche Anlagen zwischen Hamburg, Bremen und Hannover. Hannover 1834.

c) Eine Menge von Abhandlungen in den Hannoverschen Landesblättern, der Hannoverschen Zeitung und Braunschweiger Nationalzeitung namentlich in den Jahrgängen 1834, 1835 und 1837.

d) Entgegnung auf eine unternommene Beleuchtung des Hannoverschen Eisenbahnprojekts, von dem Vereine zur Förderung desselben. Hannover 1834.

e) Peschau, Über die Hannoversche Eisenbahn, oder Vortheile einer

Eisenbahn direkt von Hannover über Walsrode, Rotenburg, Zeven und Bremervörde nach Bederkesa. Hannover 1834.

f) Peschau, Denkschrift des Fleckens Bederkesa an die allgemeine Ständeversammlung, die Anlegung und Richtung der Hannoverschen Eisenbahn betreffend. Hannover 1835.

g) Böse, Dr. Peschau und sein Rezensent Hermes, oder die Eisenbahn und sonst noch Allerlei. Hannover 1835.

h) Darstellung einiger Verhältnisse in Beziehung auf die Hamburg-Hannoversche Eisenbahn, mit Angabe ihres Nutzens und ihrer Vortheile für das Königreich Hannover. Hannover 1835.

i) Taylor, Remarks on the proposed Railway from Hanover and Brunswick to Hamburg. Hamburg 1835. Part I and II.

k) Zur Eisenbahn von Hannover und Braunschweig nach Hamburg, oder die Frage: Soll die Eisenbahn durch eine Brücke über die Elbe mit Hamburg in Verbindung gesetzt werden oder nicht? von einem Hannoveraner. Hamburg 1835.

l) Noch zur Eisenbahn von Hannover und Braunschweig nach Hamburg, von einem Hannoveraner. Hamburg 1836.

m) Asher, Einige Bemerkungen in Bezug auf die von Hamburg nach Hannover anzulegende Eisenbahn. Hamburg 1835.

n) Asher, Noch ein Wort über Hamburgische Eisenbahn-Angelegenheiten. Hamburg 1836.

o) Sammlung verschiedener Ansichten über Eisenbahnen u. s. w. im Hannoverschen, Bremer und Hamburger Handelsinteresse, von einem Mitgliede der Hannoverschen Ständeversammlung. Bremen 1836.

p) Glünder, Beitrag zur näheren Beurtheilung einer Eisenbahn-Anlage in der Richtung von Hannover, Celle, Harburg. Nach bisher ausgeführten Messungen und Kosten-Veranschlagungen. Hannov. 1837.

q) Matthaei, Einige Worte über Eisenbahnen in besonderer Beziehung auf das Königreich Hannover. Hannover 1838.

r) G. v. S., Der Welthandel und die Eisenbahnen in ihrer Wechselwirkung, oder Betrachtungen über ein Preuß. Hannov. Eisenbahnsystem. Halle 1838.

Sehr nahe liegt hiernach die Vermuthung, das Königreich Hannover besitze bereits die besprochenen Eisenbahnen oder man sei mit dem Bau derselben beschäftigt. Dem ist jedoch nicht so; wir sind vielmehr, einige Terrain- und Kosten-Untersuchungen abgerechnet, eigentlich noch nicht weiter als vor 6 Jahren.

Eine Englische Gesellschaft machte damals die ersten Vorschläge zu Eisenbahnlinien in der Richtung von Norden nach Süden; ungeachtet mehrjähriger Bemühungen und Kostenverwendungen, gelang es ihr nicht, ihren Plänen Eingang zu verschaffen. Etwas später (1834) bildete sich eine Hannoversche Eisenbahn-kommittee, deren Bestrebungen vorzugsweise dem Interesse der Stadt Hannover galten; auch sie hat ihre Wünsche nicht verwirklichen können. Neben einem Schreiben vom 15. Juli 1836, legte Königliches Ministerium einen Gesetz-Entwurf über die Veräußerungs-Verpflichtung behuf Eisenbahn-Anlagen den Ständen vor, und erklärte dabei, daß »die eintretenden Verhältnisse der»artige Eisenbahn-Anlagen entweder schon jetzt, oder doch vielleicht »sehr bald für das Königreich unumgänglich nothwendig machten, »wenn dieses nicht die Handelsvortheile, welche seine glückliche »geographische Lage demselben bisher verschafft habe, im Laufe »der Zeit allmälig verringert sehen, oder wohl gar größtentheils »verlieren solle.« In einem Erwiederungsschreiben vom 20. Juli 1836, erklärten Stände, daß sie sich über einen gemeinschaftlichen Beschluß nicht hätten einigen können, indem erste Kammer, dem Ministerial-Antrage gemäß, eine Kommission zur Prüfung der fraglichen Angelegenheit; zweite Kammer aber Vertagung der ganzen Sache beschlossen habe. Während der nächsten Versammlung der Stände kam demungeachtet die Ernennung einer Kommission zu Stande, Stände ersuchten um Mittheilung verschiedener Nachrichten (unter dem 31. März 1837) und empfingen das Gewünschte mittelst Ministerialschreibens vom 24. April 1837; die Ernennung eines Königlichen Kommissairs für die ständische Kommission wurde jedoch abgelehnt. Zu einem Beschlusse der Ständeversammlung über diese Angelegenheit kam es nicht mehr im Laufe der Diät und unter dem 10. Mai 1838 erging an die damals versammelten Stände ein Königliches Schreiben, worin mit der Erklärung:

»Die Verhältnisse des Handels und Verkehrs könnten »vielleicht bald als räthlich erscheinen lassen, auf die Anlage »von Eisenbahnen im Königreiche Bedacht zu nehmen;«
der Entwurf eines Gesetzes über die Veräußerungs-Verpflichtung behuf Eisenbahn-Anlagen, vorgelegt wurde. In der Begründung des Gesetzentwurfs heißt es:

»Hiernächst ist die Frage kurz zu berühren, ob nicht die »Anlegung von Eisenbahnen im hiesigen Königreiche, auch ab»gesehen von den nachtheiligen Einwirkungen auswärtiger Unter»nehmungen, geradezu ähnliche Vortheile herbeiführen könne, wie »sie das Ausland von seinen derartigen Anlagen genießt, oder »doch erwartet. Die Beantwortung dieser Frage liegt in der »Erfahrung, daß der Verkehr im weitesten Sinne des Worts die »Grundbedingung geistiger Entwickelung und äußerer Wohlfahrt »ist, daß jede Erleichterung und Ausdehnung dieses Verkehrs »belebend auf das Gesammtwohl zurückwirkt; daß aber Nichts »den Verkehr so erleichtert und vermehrt, als das Dasein guter »Verbindungsmittel, und daß unter allen bekannten Mitteln dieser »Art die Eisenbahnen den Vorzug wohlfeiler, rascher, sicherer, »regelmäßiger und bequemer Fortschaffung in besonders hohem »Grade besitzen. Es ist daher erklärlich, weshalb die Anlegung »von Eisenbahnen bisher jeder Zeit eine außerordentliche Erwei»terung der Erwerbsquellen und des Nationalwohlstandes herbei»geführt hat, und es darf angenommen werden, daß ein ähnlicher »Erfolg aus derartigen Anlagen auch für das hiesige Königreich »hervorgehen würde. Diese Annahme erscheint um so begrün»deter, wenn erwogen wird, daß das hiesige Königreich nur eines »verbesserten Verbindungsmittels bedarf, um seine eigenen Er»zeugnisse in weit beträchtlicherem Umfange als bisher absetzen, »so wie seinen Bedarf an auswärtigen Gütern leichter beziehen »zu können, und daß ihm sowohl in dieser Hinsicht, als auch »bei den Geschäften des Zwischenhandels und des Transits, seine

25*

»günstige geographische Lage zur Stütze dient. Dabei sind zwar »die Störungen nicht zu verkennen, welche aus einer Eisenbahn-»Anlage für die Gewerbsverhältnisse einzelner Landes-Einwohner »mehr oder weniger hervorgehen mögen; wie inzwischen jede ge-»meinnützige Erfindung durch ihre Folgen den Einfluß solcher »Störungen, mit welchen ihr erstes Auftreten unvermeidlich ver-»bunden ist, zu mildern und nach und nach auszugleichen pflegt, »so ist namentlich bei Eisenbahn-Anlagen zu berücksichtigen, daß »sie vorzugsweise in denjenigen Gegenden, welche von ihnen be-»rührt werden, durch Erleichterung des Verkehrs die Produktion »vermehren, die Gewerbszweige erweitern, neue Geschäftsverbin-»dungen hervorrufen und der Betriebsamkeit überhaupt ein neues »Gebiet eröffnen. Daneben darf nicht unbeachtet bleiben, daß »die vorübergehenden Nachtheile, welche eine Eisenbahn-Anlage »für einzelne Landes-Einwohner herbeiführen mag, als entschei-»dend nicht angesehen werden können, wenn es sich darum han-»delt, das Wohl der Gesammtheit dauernd zu befestigen und zu »befördern und den unersetzlichen Übeln vorzubeugen, welche das »Königreich zu empfinden haben kann, wenn es dem Auslande »Zeit läßt, vorzugsweise für sich allein den Nutzen jener großen »Erfindung auszubeuten.«

Die Stände hatten bei ihrer Vertagung, Ende Juni 1838, eine Erklärung hierüber noch nicht abgegeben.

Der Verwirklichung am nächsten, (wenn nur erst ein Expropriationsgesetz vorhanden ist) scheint derjenige Seitenarm der Braunschweig-Harzburgerbahn (5¾ Meilen) zu sein, welcher von Vienenburg ab nach Goslar führen soll (auf Hannov. Gebiete etwa ¾ Meile lang); indem darüber unter dem 13. Novbr. 1837 ein (am 10. Januar 1838 publizirter) Vertrag mit der Herzoglich Braunschweigischen Regierung abgeschlossen ist, und weil die Letztere beabsichtigt, ihre Bahn bis Sommer 1840 zu vollenden.

Auch zur Erlangung einer unser Königreich von Osten nach Westen durchschneidenden Eisenbahn war Aussicht vorhanden, indem Preußen die Absicht hatte, Magdeburg mit Minden durch eine solche Bahn in Verbindung zu setzen und deshalb mit der Hannoverschen Regierung unterhandelte; Letztere aber bereits am 13. November 1837 mit der Herzoglich Braunschweigschen Regierung wegen Anlegung einer Eisenbahn von Hannover in oder durch die südlichen Provinzen des Königreichs durch das Braunschweigische Gebiet, einen Vertrag abgeschlossen hatte. Die Auflösung der Weser-Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft wird wohl bewirken, daß auch die desfallsigen Verhandlungen einstweilen ad acta gehen. —

Der Verfasser gesteht ganz offen, daß von jeher ihm als Hannoveraner die Anlage von Eisenbahnen durch das Königreich Hannover, namentlich in der Richtung von Norden nach Süden, nur dann gerechtfertigt schien, wenn sie als eine (unangenehme) Nothwendigkeit sich darstellte. Was der Verfasser von Eisenbahnen in und außer Deutschland sah und hörte, hat zur Änderung dieser in der eigenthümlichen Lage unseres Landes und dessen besonderen Verhältnissen begründeten Ansicht, nicht beigetragen. Allein jene unangenehme Nothwendigkeit scheint vorzuliegen, dies dürfte, wenn die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn zu Stande kommt, nicht mehr zweifelhaft sein. Findet deren wahrscheinliche Verlängerung am rechten Elb-Ufer Statt, so möchten wir zu spät bereuen, die von der Hamburger Gesellschaft dargebotene Hand nicht angenommen zu haben.

16) Das Postwesen. Dieses Institut hat in neuerer Zeit auch bei uns so wesentliche Verbesserungen erfahren, daß die Hannoverschen Post-Einrichtungen an Sicherheit, Schnelle, Ordnung und Bequemlichkeit, denen vieler anderer Staaten zum Muster dienen können. Was nach den individuellen Verhältnissen des Landes vom Post-Institute verlangt werden kann, wird

geleistet; auch läßt die Verwaltung es an Bemühungen, die bestehende als zweckmäßig bewährte Ordnung fortwährend aufrecht zu erhalten, und daran, wo solches thunlich zu bessern, nicht fehlen. Fallen demungeachtet einzelne Vergleichungen (häufig von Unkundigen gemacht) nicht zum Vortheile unserer Einrichtungen aus; so ist zu bedenken, daß die Vervollkommnung dieses Dienstzweiges nicht selten auf Hindernisse stößt, z. B. mangelhafte Wege, deren Beseitigung außer dem Bereiche ihrer Kräfte liegt. Wollte man einen Wunsch äußern, so wäre es, daß der Hauptzweck der Posten: — eine Hülfs-Anstalt für das verkehrende Publikum zu bilden — noch mehr, als bisher anscheinend geschehen ist, der Sorge, dem Staate eine möglichst große Einnahme zu verschaffen, untergeordnet werde. Der Hannoverschen Postverwaltung gebührt die Ehre, zuerst in ganz Deutschland die Verbesserungen begonnen zu haben (z. v. die Transportwissenschaft, Frankfurt 1834 S. 35). Am 1. Januar 1839 waren vorhanden: 30 Post-Ämter, 160 Postspeditionen und 128 Relais. Der Brutto-Ertrag der Posten ist jetzt etwa 225000 Rthlr.; der reine Überschuß der General-Postkasse war von 1830 bis 1834 jährlich im Durchschnitt 145000 Rthlr., $18\frac{35}{36}$: 138100 Rthlr., $18\frac{36}{37}$: 142302 Rthlr., $18\frac{37}{38}$: 151642 Rthlr. Die wichtigsten Vorschriften hinsichtlich des Postwesens sind enthalten in dem Reglement wegen Beförderung der Kouriere und Extraposten vom 9. April 1821; den diesen Gegenstand betreffenden Verordnungen vom 12. April 1821, 25. Juni 1822, 24. Dezember 1830, 14. Januar 1833, 4. Juni 1834; dem Gesetze, betreffend die Regulirung der Posttaxe, vom 7. Juni 1834 und der dazu gehörigen Verordnung von demselben Tage; dem unter dem 29. Mai 1837 bekannt gemachten Meilenzeiger, mit Nachträgen vom 15. Februar, 14. Juni, 7. September, 29. November und 20. Dezember 1838, 9. März 1839.

17) Messen und Jahr-Märkte. Eine Messegerechtigkeit besitzt nur Lüneburg und sollen, in Gemäßheit der getrof-

fenen Anordnungen, daselbst jährlich eine Ostermesse vom Montage nach dem Sonntage Laetare an 14 Tage lang und eine Michaelismesse vom 15. September an drei Wochen lang abgehalten werden. Die erste Woche ist ausschließlich für den Großhandel bestimmt, die zweite und resp. dritte Woche für den Lederhandel und den Detailverkauf. Die Behandlung der Meßgüter geschieht nach den Bestimmungen der unter dem 23. Februar 1839 erlassenen Meß-Ordnung. Zu Ostern 1839 hat die erste Messe Statt gefunden.

Die Zahl der im Königreiche abgehaltenen Märkte (ungerechnet die in den Städten Statt findenden Wochenmärkte) beläuft sich über 600; sie sind meist Kram- und Viehmärkte; die Ersteren haben nur an wenigen Orten größere kommerzielle Wichtigkeit, unter den Letzteren sind Viele bedeutend (z. v. oben den Abschnitt Erzeugnisse des Thierreichs), und alle nützlich. Von den auf einzelne sonstige Verkaufsgegenstände vorzugsweise berechneten Märkten sind hervorzuheben:

Die Pferde-Märkte z. B. in Ahlden, Ankum Amt Bersenbrück, Barnstorf A. Diepholz, Bassum, Bergen a. d. D., Bevensen A. Medingen, Bleckede, Bremervörde, Brietlingen A. Scharnebeck, Brome, Bruchhausen, Buxtehude, Celle, Clausthal, Dahlenburg A. Bleckede, Diepholz, Duderstadt, Elbingerode, Emden, Freyburg, Glüsingen A. Harburg, Grohnde, Hannover, Harburg, Hildesheim, Horneburg, Langenhagen, Lüdingsworth Landes Hadeln, Lüneburg, Nienburg, Niederstöcken A. Neustadt a. R., Ostenholz A. Fallingbostel, Otterndorf, Peine, Polle, Scharmbeck A. Osterholz, Scharnebeck, Scheessel A. Rotenburg, Schwarmstedt A. Bissendorf, Soltau, Stade, Steyerberg A. Liebenau, Sulingen A. Ehrenburg, Ülzen, Varel A. Ehrenburg, Verden, Visselhövede A. Rotenburg, Walsrode, Wittingen A. Knesebeck, Zarrentin A. Dannenberg.

Die Holz- und Holz-Waren-Märkte in: Apensen Ger. Delm, Bispingen A. Winsen a. d. Luhe, Buxtehude, Freyburg,

Handorf A. Winsen a. d. L., Harburg, Hoya, Nienburg, Ottern-dorf, Scheessel A. Rotenburg, Stade, Tostedt A. Harburg, Verden, Walsrode.

Die Woll-Märkte in: Bevensen A. Medingen, Hannover (bedeutend), Harburg, Hildesheim (bedeutend), Hoya, Lüneburg, Soltau, Stade, Tribbekau A. Neuhaus.

Die Flachs- und resp. Hanf-Märkte zu Bevensen A. Medingen, Harburg, Hermannsburg, Lüneburg, Soltau, Stade, Tribbekau A. Neuhaus, Uchte.

Die Leinen-Märkte zu: Buxtehude, Stade.

Die Honig- und Wachs-Märkte zu Harburg, Lüneburg, Soltau.

Die Taback-Märkte zu: Kirchdorf A. Uchte, Uchte, Nenndorf und Leese A. Stolzenau.

Die erlassenen generellen Bestimmungen über den Marktverkehr, sind oben unter dem Abschnitte »Gewerbs-Gesetzgebung« angedeutet; einzelne sehr verschiedenartige Beschränkungen erwachsen durch die Zunft-Privilegien vieler Markt-Orte.

18) An den hauptsächlichsten Handelsplätzen des Königreichs z. B. in Hannover, Harburg, Lüneburg, Münden, Osnabrück, Emden, Leer, befinden sich s. g. Packhöfe (Kaufhäuser) d. h. öffentliche Niederlagen, in denen fremde Waren, von denen die Eingangssteuer gar nicht oder nur zum Theil entrichtet ist, gegen ein bestimmtes Lagergeld aufbewahrt werden. Die betreffenden Bestimmungen finden sich theils in den (unten noch näher zu erwähnenden) Verordnungen über die Eingangs-Abgaben, theils in speziellen Reglements. Z. v. ist z. B. die Packhofs-Ordnung der Königlichen Residenzstadt Hannover vom 7. Dezember 1835, die Statuten der Entschädigungs-Kasse für abhanden kommende Lagergüter zu Hannover vom 6. Juni 1826 u. s. w. Öffentliche unversteuerte Niederlagen sind zu: Hannover, Hameln, Hildesheim, Einbeck, Celle, Dannenberg, Lüchow, Ülzen, Lüneburg, Bleckede, Harburg, Stade, Buxtehude, Gr. Hutbergen, Nienburg, Stol-

zenau, Osnabrück, Melle, Quackenbrück, Lingen, Bentheim, Ohne, Nordhorn, Emden, Leer.

19) Börsen nennt man bekanntlich Lokale, wo Kaufleute zu festgesetzten Stunden sich versammeln, um über Alles, was ihre Geschäfte betrifft, zu unterhandeln, namentlich Verkehr mit Wechseln, Waren u. s. w. zu treiben. Auch wir besitzen in einigen Städten Anstalten, welche diesen Namen führen, allein die Meisten davon dienen weniger jenen als sonstigen gesellschaftlichen Zwecken. Die Handlungsbörse in Hannover, anfangs Privat-Anstalt, wurde durch landesherrliche Bestätigung vom 29. Oktober 1787 ein öffentliches Institut. Verfügungen, welche sich auf dieselbe beziehen sind: die Börsen-Ordnung vom 23. September 1815, die Ordnung für die Börsenmakler vom 8. November 1787, die Instruktion für den Börsenmakler wegen der abzuhaltenden Auktionen vom 8. Dezember 1787.

20) Kaufmännische oder Handels-Deputationen (Vertreter des Handelsstandes und seiner Interessen) befinden sich, wie bereits erwähnt worden, an einigen Plätzen. Sie sind jedoch als Korporationen vom Staate eigentlich nicht anerkannt, und werden nur zur gelegentlichen Einziehung von Notizen benutzt. Sehr zu wünschen wäre eine gehörige kräftige Vertretung des Handelsstandes; sie ist, wie Beispiele anderer Staaten zeigen, Grundbedingung desjenigen Ansehens dieser wichtigen Klasse der Staatsbürger und derjenigen Beachtung ihrer Interessen, welche zu tüchtiger Entwicklung ihrer Kräfte durchaus nothwendig sind. Daß auch das Institut der Handelsgerichte bei uns Eingang finde, ist oft schon gewünscht und es scheint als ob kaufmännische Beisitzer in den Gerichten, welche häufig über Handelsstreitigkeiten zu erkennen haben, sehr nützliche Mitglieder sein würden.

21) Eine Wechsel-Ordnung für das Königreich, mit Ausnahme derjenigen Landestheile, in welchen das Allg. Preuß. Landrecht gilt, ist unter dem 23. Juli 1822 erlassen.

E. Gegenstände des Einfuhr-, Ausfuhr- und Durchfuhr-Handels; Gesetzgebung hinsichtlich der indirekten Steuern und Zölle.

1) Geschichtliches.

Das Gesetz vom 22. Juli 1817, die für das Königreich angeordneten Konsumtions- und Eingangs-Steuern betreffend (erster Steuertarif), bezeichnet den Anfang einer systematischen Ausbildung des indirekten Steuersystems. Man beschränkte sich damals jedoch (abgesehen von dem die größeren Städte treffenden Lizente) hauptsächlich darauf, die Getränke zu besteuern, indem man fremdes Bier, fremden Branntwein und Wein tarifirte und die inländische Fabrikation von Branntwein und Bier ebenfalls belastete. Nebenbei wurde vom Salze, so wie vom eingehenden fabrizirten Taback und Zichorien eine erhöhte Steuer erhoben; alle übrigen eingehenden Waren, Kolonial-Produkte, Manufakturen u. dgl. aber, wurden mit einem geringen Satze von 8 Ggr. für 100 Pfd. Brutto belegt.

Schon im Jahre 1819 äußerte Königliches Ministerium gegen die Stände sich über einige Mängel dieses Systems, welche den Ertrag der Steuer wesentlich beeinträchtigten, namentlich die ungenügende Kontrole und den zu geringen Normal-Steuersatz. Die Ständeversammlung beantragte in einer Erwiederung vom 10. Mai 1819:

Schon für das laufende Jahr

a) den Normal-Steuersatz von 8 Ggr. pro 100 Pfd. auf 12 Ggr. zu erhöhen;

b) einzelne benannte Gegenstände resp. höher und niedriger zu besteuern;

c) zu deklariren, daß die Steuer, nach dem Gesammtgewichte der zur selbigen Zeit von dem nämlichen Kaufmann

empfangenen Waren gleicher Art, nicht aber nach dem Gewichte der einzelnen Kolli, Tonnen u. s. w. erhoben werde.

Für die Folge

d) Vorlegung des Entwurfs einer zweckmäßigen Eingangs-Steuer-Verordnung, welche auf der Basis einer angemessenen und festen Werthbestimmung der steuerbaren ausländischen Gegenstände, jedoch ohne Werthdeklaration, beruht.

e) Verlegung aller Binnenzölle an die Grenze und gemeinschaftliche Erhebung derselben mit der Eingangs-Steuer;

f) die Verstattung unversteuerter Niederlagen an den Orten, wo Seeschiffe ankommen.

Die drei ersten Anträge und der unter f) bezeichnete, wurden von der Regierung genehmigt (Gesetz vom 8. Juli 1819, zweiter Steuertarif); die Beschlußnahme über die Anträge unter d) und e) ausgesetzt.

Unter dem 4. Mai 1821 legte Königliches Ministerium den Ständen einen Gesetzentwurf vor, welcher mit Beibehaltung des Normalsatzes von 12 Ggr., die früheren Bestimmungen in so weit modifizirte, als einestheils die bessere Kontrole, anderntheils die nothwendige Vermehrung der Einnahme es erforderte (so waren z. B. Kolonial- und ausländische Manufakturwaren höher tarifirt). Zweite Kammer lehnte beharrlich die Ministerial-Proposition und die damit übereinstimmenden Beschlüsse erster Kammer, welche auf eine Werthsteuer hinausliefen, ab; und es kam darauf zu einer Konferenz mit einem landesherrlichen Kommissarius, woraus der Vorschlag hervorging:

die Eingangssteuer in dem vom Königlichen Ministerium vorgeschlagenen und von erster Kammer angenommenen Maße unter der Bedingung zu bewilligen, daß wenn dieselbe der Erwartung entspreche, die Branntweinsteuer bedeutend vermindert werden solle.

Dieser Vorschlag wurde im Wesentlichen von beiden Kammern

angenommen, solches im Schreiben vom 11. Juli 1821 dem Königlichen Ministerium mitgetheilt und von diesem unter dem 26. Juli 1821 der Entwurf als Gesetz (dritter Steuertarif) publizirt.

Nachdem durch Verordnung vom 8. Juli 1823 eine Steuer für das ein- und durchgeführte Vieh angeordnet worden, trug schon in einem Schreiben vom 8. März 1825 Königliches Ministerium, zur Deckung mehrerer Einnahme-Ausfälle, auf Erhöhung der Eingangssteuer von verschiedenen Waren an, und namentlich:

a) auf eine Erhöhung des Normalsatzes von 12 Ggr. auf 16 Ggr. pro 100 Pfd.;
b) auf eine Erniedrigung resp. und Erhöhung (Kaffee, Zucker, Manufakturwaren, Wein) einzelner Gegenstände.

Diese Anträge fanden im Wesentlichen die ständische Genehmigung und mittelst Gesetzes vom 2. Juni 1825 ist sodann ein ganz neuer Tarif publizirt (vierter Steuertarif).

Unter dem 5. Februar 1827 legte Königliches Ministerium abermals einen Gesetzentwurf vor, Modifikationen und Zusätze behuf einer neu zu redigirenden Konsumtions- und Eingangssteuer-Verordnung enthaltend. Hinsichtlich der Kontrole-Maßregeln wurde darin z. B. Erweiterung des Rechts zu Haussuchungen vorgeschlagen; Strafschärfung gegen diejenigen, welche konfiszirte Waren über die Seite schafften, oder sich der Konfiskation widersetzten; Ausdehnung der Bestimmung des §. 19. der Verordnung vom 22. Juli 1817, auf Packenträger; eine Schärfung der Bestimmung des §. 115. der Verordnung, wegen der Einfuhr auf bestimmten Straßen, desgleichen des §. 118., wegen richtiger Deklarationen. — Stände genehmigten mittelst Schreibens vom 23. März 1827 die Anträge größtentheils und mit einigen Modifikationen, trugen auch auf eine neue Redaktion des ganzen Gesetzes an.

Alle diese und mehrere in Folge des Einbecker Vertrages beabsichtigte Veränderungen unterblieben nun zwar, als dessen Ausführung die bekannten Hindernisse fand; jedoch vermochten dringende Vorstellungen der Betheiligten Königliches Ministerium, im vierten P. S. vom 7. März 1831 einige Veränderungen des Eingangs-Steuer-Tarifs vorzuschlagen. Zweite Kammer beschloß hierauf unter andern am 11. Mai den Wunsch auszudrücken:

»auf möglichste Einschränkung der oft zu Einschwärzungen mißbrauchten Grenz-Niederlagen, sowie überhaupt auf eine angemessene Schärfung der Kontrole Bedacht nehmen zu wollen, wobei Stände ihre Bereitwilligkeit zu den dadurch vermehrten Kosten erklärten.«

Erste Kammer schloß sich Diesem an und demgemäß fand unter dem 20. Januar 1831 eine Erwiederung Statt. Die Modifikationen des Tarifs sind hierauf durch Gesetz vom 6. Juli 1831 (fünfter Steuertarif) veröffentlicht.

Die Grundzüge des Eingangssteuer-Systems waren bis dahin gewesen:

a) die Ein-, Durch- und Ausfuhr aller steuerpflichtigen Gegenstände ist erlaubt. — Ausnahmen: Salz rücksichtlich der Ein- und Durchfuhr; Spielkarten hinsichtlich der Einfuhr; Kalender mit Zeittafeln als Hauptzweck, in Beziehung auf die Einfuhr in einigen Landestheilen.

b) Nur die für das Königreich bestimmten Gegenstände unterliegen den Eingangssteuern. — Ausnahmen: transitirendes Vieh und fremder Kornbranntwein, Genever, Sprit in Gebinden unter 40 Stübchen.

c) Der Verkehr im Innern ist mit besonderen Steuern nicht belegt. — Ausnahmen: die lizentpflichtigen Gegenstände in den Lizent-Orten.

d) Die Eingangssteuern sind für alle Theile des Königreichs gleich.

e) Sie werden nach dem Gewichte (Brutto- oder Netto-), nach dem Gemäße und beim Vieh nach der Stückzahl erhoben.

f) Ganz frei von Eingangssteuern sind eine bedeutende Zahl von Artikeln, theils zur Erleichterung des Verkehrs mit dem benachbarten Auslande, theils aus Rücksicht auf den inländischen Bedarf der Landwirthschaft, Gewerbe u. s. w. —

Neben diesen Ein-, Durch- und Ausgangs-Steuern, welche in die Landeskasse flossen, waren bis zur Kassen-Vereinigung im Jahre 1833 die ein-, aus- und durchgehenden Waren Zoll-Abgaben unterworfen, die eine Einnahme der Königlichen Kasse bildeten. An die Stelle des lange Zeit bestandenen Chaos der verschiedenartigsten Binnenzölle setzte die Verordnung vom 9. September 1825 ein Grenzzoll-System, dessen Grundzüge waren:

a) Als Regel die erlaubte Ein-, Durch- und Ausfuhr aller Gegenstände des Verkehrs. — Ausnahmen bildeten: Salz, Spielkarten, Kalender, Lumpen und Pflastersteine (deren Ausfuhr allgemein), Schaffüße (deren Ausfuhr in einigen Landestheilen untersagt war).

b) Abgabenfreier Verkehr im Grenzzoll-Verbande.

c) Einmalige Zollpflichtigkeit beim Ein- und Ausgange.

d) Allgemeine Zollsätze: für trockne Waren von 100 Pfund Brutto 2 Sgr., für flüssige Gegenstände vom Ohm 6 Sgr. beim Eingange und eben so viel beim Ausgange. Beide bildeten zusammengenommen den Durchgangszoll.

e) Ausnahmen von diesen allgemeinen Zollsätzen bildeten die ganz, oder beim Ein- oder Ausgange zollfreien Gegenstände; sowie die besondern Zollsätzen unterworfenen Waren.

f) Für einzelne Straßen waren die Zollsätze zur Beförderung des Durchfuhrhandels oder in Folge besonderer Vereinbarungen mit Nachbarstaaten ermäßigt.

g) Die Ausfuhr von Getreide, Butter und Käse auf der Ems war einem besonderen Zolle unterworfen.

Von den Wasserzöllen auf der Elbe, Weser, Ems, Wümme (Schiffzoll und Güterzoll, Zoll-Verordnung §. 21.) und Jetzel ist bereits bei den einzelnen Flüssen die Rede gewesen.

Endlich wurde noch von verschiedenen ausländischen Artikeln, bei deren Eingange in die Provinz Ostfriesland ein Impost erhoben (Tarif vom 29. Juni 1822).

In dem bereits oben erwähnten Erwiederungsschreiben vom 20. Juni 1831 hatte die allgemeine Stände-Versammlung darauf angetragen:

es möge in Erwägung gezogen werden, ob und unter welchen Verhältnissen sich Unterhandlungen wegen eines gemeinschaftlichen und ausgedehnten Zoll-Verbandes anknüpfen lassen möchten.

Da nun die bekannten Kasseler Verträge vom Jahre 1828, und der Einbecker Vertrag vom 27. März 1830, durch welche schon früher die Hannoversche Regierung jenen Zweck zu erreichen gesucht hatte, entweder gar nicht oder doch nur theilweise in Wirksamkeit traten; so benachrichtigte Königliches Ministerium die Stände mittelst Postskripts vom 30. Mai 1832, daß unter dem 7. Oktober 1831 eine Präliminar-Konvention mit dem Herzogthume Braunschweig, die gemeinschaftliche Regulirung der Steuer- und Zoll-Verhältnisse betreffend, abgeschlossen sei (Gesetz-Sammlung von 1831., Abtheilung I., Seite 231.), vermöge welcher und nach einem Vertrage vom 9. Dezember 1831 gegen Bewilligung einer Zoll-Erleichterung für die durch das Hannoversche passirenden, von oder nach Braunschweig gehenden Waren — die Braunschweigischen von hiesigem Gebiete umgebenen Enklaven, den Hannoverschen Eingangs-Abgaben unterworfen wurden.

Die Regierung erklärte zugleich, wie sie die Ansicht vollkommen theile:

»daß nicht nur die, durch die verschiedenen Steuer- und Zoll-Systeme der Deutschen Staaten hervorgerufene Trennung der kommerziellen Interessen, der Entwickelung der Gewerbthätigkeit störend in den Weg trete, sondern daß auch die Herstellung einer größeren Handelsfreiheit in Deutschland für die Beförderung der allgemeinen Wohlfahrt und für die Vermehrung des Wohlstandes von den nützlichsten Folgen sein würde, auch habe sie bei ihren bisherigen Unterhandlungen mit anderen Deutschen Staaten über Handels- und Zoll-Verhältnisse, sowie bei den desfalls abgeschlossenen Verträgen stets den Zweck vor Augen gehabt, eine Erleichterung des Handels und Verkehrs zu bewirken, die aus der vereinten Stellung bei den Handels- und Zoll-Angelegenheiten entstehenden Nachtheile durch ein gemeinschaftliches Zusammenwirken zu beseitigen, und die von allen Seiten gewünschte Erleichterung des Handels in dem möglichst großen Umfange auf eine dem Vortheile des hiesigen Königreichs am meisten entsprechende Weise herbeizuführen.«

Die Stände-Versammlung konnte wegen vorliegender, wo möglich noch dringenderer Geschäfte die Steuer- und Zoll-Angelegenheit in der damaligen Diät nicht erledigen und beschränkte sich deshalb darauf, 47 diesen Gegenstand betreffende Petitionen, neben einem Schreiben vom 8. März 1833 dem Königlichen Ministerium zur angemessenen Berücksichtigung bei der bevorstehenden Revision des Tarifs, zu übersenden.

Obgleich schon durch die Verordnung vom 25. Juni 1833 der Zoll vom ausländischen Getreide für Hannover und Braunschweig gemeinschaftlich wurde; lieferten doch die ferneren Unterhandlungen mit Braunschweig erst in dem Steuer- und Zoll-

Vereinigungs-Vertrage vom 1. Mai 1834 und dessen Zubehörungen (sechster Steuertarif vom 21. April 1835), das gewünschte Resultat; und die darin enthaltenen Bestimmungen bilden die Grundlage der jetzigen Gesetzgebung über die indirekten Steuern, da durch die nachherigen Verträge vom 7. Mai 1836 und 11. November 1837, vermöge welcher das Herzogthum Oldenburg und das Fürstenthum Schaumburg-Lippe dem nordwestdeutschen indirekten Steuer-Verbande beitraten, wesentliche Änderungen nicht bewirkt worden sind.

2) Hauptgrundzüge der in Kraft befindlichen Gesetze über Eingangs-, Ausgangs- und Durchgangs-Abgaben.

In den Verträgen:

a) Die Vereinsstaaten haben ein gleichmäßiges gemeinschaftliches System der Eingangs-, Durchgangs-, Ausgangs- und Verbrauchs-Abgaben angenommen.

b) Eine gemeinsame Grenzzoll-Linie umgibt die in den Abgaben-Verband aufgenommenen Landestheile der Vereinsstaaten.

c) Zwischen diesen Staaten bestehen ferner keine Zoll-Linien und keine Verkehrs-Beschränkungen. — Ausnahmen: Salz, Spielkarten, Kalender, Oldenburgisches Bier.

d) An die Stelle aller früheren indirekten Abgaben ist eine gemeinschaftliche Ein-, Durch- und Ausgangs-Abgabe getreten, sowie eine Verbrauchs- (Fabrikations-) Abgabe von im Inlande verfertigten Branntwein und Bier (Letztere für Oldenburg nicht).

e) Der Rein-Ertrag dieser Abgaben wird unter die Vereinsstaaten nach Maßgabe der Bevölkerung ihrer im Steuer-Verbande befindlichen Gebietstheile vertheilt.

f) Die Wasserzölle in den Vereinsstaaten auf anderen Gewässern als den Binnenflüssen, sind von der Gemeinschaft ausgeschlossen (Schaumburg-Lippe genießt jedoch die Weserzoll-Freiheit bei den Hannoverschen und Braunschweigischen Zoll-Ämtern; Hannover und Braunschweig gegenseitig).

g) Auch die Schifffahrts-Abgaben, die Lootsen-, Baaken-, Feuer-, Lasten-, Chaussee-, Weg-, Pflaster-, Kanal-, Brücken-, Fähr-, Schleusen-, Leinpfad-, und Schlagten-Gelder, sowie die Hafen-, Wage-, Krahn-, Niederlage-, Lokal-, Meß-Gebühren, auch lokale Konsumtions-Gefälle und sonstige derartige Abgaben, unterliegen nicht der gemeinsamen, sondern nach wie vor der einseitigen Bestimmung und Verwendung jedes Staates. Die Einwohner der übrigen Vereinsstaaten sollen jedoch hinsichtlich dieser Abgaben stets den Inländern gleich behandelt werden.

h) Die Verwaltungskosten werden regelmäßig durch gemeinsame Verabredung bestimmt und von dem Brutto-Ertrage der gemeinschaftlichen Abgaben bestritten.

i) In Beziehung auf die Verfolgung, Untersuchung und Bestrafung der Vergehen gegen die Gesetze über die gemeinschaftlichen Abgaben bestehen für die Vereinsstaaten im Wesentlichen gleichmäßige Vorschriften.

k) In den Vereinsstaaten besteht bei Erhebung der gemeinschaftlichen Abgaben ein gleiches Münz-, Maß- und Gewichts-System.

l) Die Handels- und Gewerbetreibenden eines Vereinsstaats (mit Ausnahme der Hausirer) werden in den übrigen zur Gewerbesteuer nicht herangezogen.

m) Verträge, welche sich auf die gemeinschaftlichen Abgaben beziehen, dürfen mit dritten Staaten nur mit Bewilligung der übrigen Vereinsstaaten abgeschlossen werden.

n) Im Falle einer Verständigung sämmtlicher Deutscher Bundes-

staaten über gemeinsame Maßregeln in Beziehung auf die fraglichen Abgaben, erlöschen diese Verträge; sonst ist

o) ihre Dauer vorläufig bis zum Jahre 1841 bestimmt.

In den Abgaben-Gesetzen:

a) Erzeugnissen der Natur, des Gewerbfleißes und der Kunst jeder Art, ist der Ein-, Durch- und Ausgang gestattet. Ausnahmen treten nur ein, wenn ausdrückliche Verbote bestehen.

b) Alle vom Auslande eingehenden Gegenstände werden, in Beziehung auf die Abgabepflichtigkeit, in der Regel als fremde angesehen, und unterliegen, wenn sie zum Verbrauch, Verkauf oder überhaupt zum freien Verkehr bestimmt sind, einer Eingangs-Abgabe.

c) Die das Vereinsgebiet transitirenden Gegenstände sind regelmäßig einer Durchgangs-Abgabe unterworfen.

d) Alle von diesen Abgaben befreieten Waren sind im Tarife als solche besonders bezeichnet.

e) Für die aus dem Königreiche gehenden Gegenstände ist Abgabefreiheit Regel; die ausnahmsweise einer Ausfuhr-Abgabe unterworfenen Artikel sind in einer eigenen Tarif-Abtheilung zusammengestellt.

f) Abgabe-Ermäßigungen und Befreiungen können unter den speziell angegebenen Verhältnissen eintreten.

g) Die Abgaben werden entweder an der Grenze, oder beim Steuer-Amte des Bestimmungs- oder Absendungs-Orts, oder beim Steuer-Amte des Lagerungs-Orts entrichtet; das Gesetz hat in den meisten Fällen dem Eigenthümer der steuerbaren Gegenstände die Wahl hierunter gelassen.

h) Wenn Gegenstände in Folge gesetzlicher Vorschriften unter besonderen Kontrole-Formen abgefertigt werden, so sind

außer den Abgaben: Zettel-, Blei- oder Siegel- und Stempel-Gebühren zu erlegen.

i) Bis nach geschehener Berichtigung der Abgaben haften die abgabenpflichtigen Gegenstände für dieselben.

k) Zur Erhebung und Sicherung der Abgaben sind die Grenzen des Zoll-Vereins mit Grenzsteuer-Ämtern, erster, zweiter und dritter Klasse, auch Anmeldeposten, besetzt; im Innern des Landes aber Haupt- und Nebensteuer-Ämter errichtet. Die Zahl der im Hannoverschen Verwaltungs-Bezirke im März 1838 Vorhandenen ergibt sich aus nachstehender Übersicht.

Steuer-Direktions-Bezirke.	Grenzsteuer-Ämter				Haupt-	Neben-
	erster Klasse.	zweiter Klasse.	dritter Klasse.	Anmelde-Posten.	Steuer-Ämter im Innern.	
1) Direktion Hannover	4	13	8	3	10	54
2) " Göttingen	4	8	9	6	11	16
3) " Lüneburg	10	21	15	3	15	41
4) " Verden	13	32	7	6	21	23
5) " Osnabrück	4	15	16	4	15	28
6) " Aurich	3	7	9	2	9	16
=	38	96	64	24	81	178
Anfang 1839 (Aktenst. d. allg. Stände-Vers. S. 136.)	47	99	61	18	74	181

l) Diese Steuer-Ämter haben mehr oder weniger ausgedehnte Befugnisse und die abgabenpflichtigen Gegenstände dürfen nur solche Straßen gehen, an welchen ein zur Behandlung derselben ermächtigtes Steuer-Amt sich befindet.

m) Dies darf nur zu gewissen Tagesstunden passirt werden; die Waren sind (bis auf wenige Ausnahmen) mittelst einer Deklaration anzumelden; bei Transitogütern dem Verschlusse zu unterwerfen; in manchen Fällen ist ein Begleitschein und Sicherheitsleistung erforderlich.

n) An denjenigen Orten, wo ein passendes Lokal eingerichtet, der Verkehr erheblich und ein Grenz-Amt erster Klasse oder ein Hauptsteuer-Amt befindlich ist, kann die oberste Steuerbehörde öffentliche Niederlagen gestatten, in welchen fremde, noch unversteuerte Waren gegen Entrichtung eines Lager- und Wage-Geldes, unter gemeinschaftlichem Verschlusse der Unternehmer der Anstalt und der Steuerbehörde, aufbewahrt werden. Auch ähnliche unversteuerte Privat-Niederlagen können in besonderen Fällen zugelassen werden.

o) Der Verkehr im Innern des Zollgebiets ist einer hierher gehörigen Abgabe nicht unterworfen, jedoch zur Sicherung gegen Defrauden vorgeschrieben: daß die auf der Grenze verzollten fremden Gegenstände bei Weitertransporten im Inlande durch die Steuer-Quitung begleitet; daß ferner Transporte auch inländischer Gegenstände (selbst vieler abgabenfreien, wenn sie verpackt sind) im Inlande durch Passirscheine legitimirt; endlich die Erzeugnisse namentlich bezeichneter inländischer Gewerbs-Anstalten, mindestens mit Ursprungs-Bescheinigungen versehen sein müssen.

p) An Steuer-Vergütungen werden bewilligt: den größeren inländischen Weinhändlern ein Nachlaß an der Eingangs-Abgabe von 25 Prozent; den inländischen Weinhandlungen, Tabacksfabriken und Zuckersiedereien, für den Absatz der

Gegenstände ihrer Gewerbsbetriebe ins Ausland eine Bonifikation an der erlegten Eingangs-Abgabe; für vom Auslande eingeführtes, im Inlande gelagertes und demnächst wieder exportirtes Getreide eine Erstattung von ³/₄ der Eingangs-Abgabe. Auch an der Bier- und Branntwein-Fabrikations-Steuer tritt bei der Ausfuhr solcher Erzeugnisse eine Restitution ein.

q) Bei den nach dem Gewichte tarifirten Gegenständen wird die Durch- und Ausgangs-Abgabe stets nach dem Brutto-, die Eingangs-Abgabe aber auch nach dem Netto-Gewichte entrichtet.

Die Mittheilung des (ohnehin in einzelnen Abdrücken zu erlangenden) Abgaben-Tarifs kann hier um so eher unterbleiben, weil oben in dem von den Gewerben handelnden Abschnitte bei jedem einzelnen Erzeugnisse der Gewerbthätigkeit das Erforderliche darüber beigebracht ist. Erwähnt muß jedoch werden, daß in Folge des unter dem 1. November 1837 mit den Staaten des großen Deutschen Zoll-Vereins, wegen Beförderung der gegenseitigen Verkehrs-Verhältnisse abgeschlossenen Vertrages, sowie in Folge der durch denselben Vertrag geschehenen Übergabe der diesseitigen Grafschaft Hohnstein und des Amts Elbingerode an den großen Zoll-Verband: — mehrere Befreiungen von Ein- und Ausgangs-Abgaben, sowie verschiedene Ermäßigungen der Eingangs-Abgaben für jene Landestheile und Landesgrenzen eingetreten sind (zu vergl. die Bekanntmachung der General-Direktion der indirekten Abgaben und Zölle vom 29. Dezember 1837 — Gesetz-Sammlung von 1838, Abthl. I. Seite 6.).

3) Finanzielles von den indirekten Steuern und Zöllen.

Im Rechnungs-Jahre	haben die indirekten Steuern aufgebracht ℛ𝔅	Darin ist enthalten: Brenn-steuer mit ℛ𝔅	Bier-steuer mit ℛ𝔅	Salz-steuer mit ℛ𝔅	Ein-, Durch- und Ausgangs-Steuer mit ℛ𝔅	Lizent ℛ𝔅	Außerdem Brutto-Einnahme von den Landzöllen ℛ𝔅	Die indirekten Steuern lieferten Prozente der Brutto-Soll-Einnahme der Landeskasse
18 20/21	994136	342437	70098	72765	373962	Mahl- 77674 Schlacht- 69013	—	bis incl. 1821. 29,675
18 21/22	1145023	376580	79328	72782	465297	» 75097 » 73792	—	
18 22/23	1136556	352785	73774	69278	472161	» 71224 » 77678	—	
18 23/24	1163842	354739	73979	69714	495268	» 73286 » 79640	—	33,459
18 24/25	1250553	382003	77869	70248	402145	» 79996 » 81327	—	
18 25/26	1320494	400297	80907	71240	586645	» 80255 » 83048	—	
18 26/27	1316822	376644	76626	70975	615561	158519	362870	
18 27/28	1257237	338097	31936	74040	640165	» 75874 » 77878	355700	
18 28/29	1239179	326450	29326	76530	636990	» 74491 » 76195	336790	33,587
18 29/30	1242139	331866	26164	75149	634898	» 79226 » 74950	331358	
18 30/31	1196469	289825	25065	74968	643493	» 75572 » 69863	324202	

Im Rechnungs-Jahre	haben die indirekten Steuern aufgebracht ₰	Darin ist enthalten: Brenn-steuer mit ₰	Bier-steuer mit ₰	Salz-steuer mit ₰	Ein-, Durch- und Ausgangs-Steuer mit ₰	Lizent ₰	Außerdem Brutto-Einnahme von den Landzöllen ₰	Die indirekten Steuern lieferten Prozente der Brutto-Soll-Einnahme der Landeskasse
18$\frac{31}{32}$	1225625	283537	22346	77909	591968	Mahl- 33015 Schlacht- 60362	298733	37,[921]
18$\frac{32}{33}$	1234183	294125	22143	76844	594824	» 35670 » 58062	288443	
18$\frac{33}{34}$	1376028	424069	23507	77565	603328	» 35608 » 60926	290000	
18$\frac{34}{35}$	1901275	419876	23692	70720	696448	» 36026 » 62526	Die Ausgaben der Zollverwaltung beliefen sich auf 90 bis 100000 ₰ jährlich.	29,[661] †)
18$\frac{35}{36}$	1930292	530264	49836	81685	1083300	» 45424 » 66927		
18$\frac{36}{37}$	2052951	544144	44927	94433	1198437	» 41654 » 66743		
18$\frac{37}{38}$	2185676	551038	46071	98547	1353276 *)	» 47497 » 65367		

*) Die Consumtions- und Eingangssteuer-Fira betragen jetzt nicht mehr volle 4600 ₰ (während sie 1826 auf etwa 12000, 1833 auf etwa 9000 ₰ sich beliefen); die Zettel-, Blei- und Siegel-Gebühren 4 bis 4500 ₰; die Wasserzoll- und Schifffahrts-Gefälle 13 bis 13500 ₰.

†) Diese geringere Verhältnißzahl, neben der bedeutend größeren Einnahme an indirekten Steuern, erklärt sich dadurch, daß, in Folge der Vereinigung der Königlichen Kasse mit der General-Steuer-Kasse, die Gesammtsumme aller Einnahmen um fast $2\frac{1}{2}$ Million sich vermehrte; während zugleich die bis dahin in die königl. Kasse geflossenen, 280 bis 290000 ₰ betragenden Landzölle durch Aufhebung wegfielen.

Ertrag einzelner Abtheilungen und Gegenstände

Im Rechnungs-Jahre	Normal-steuer. Rthlr.	Manufaktur-Waren. Rthlr.	Wein. Rthlr.	Branntwein. Rthlr.	Bier. Rthlr.
vom 1. Novbr. 18 17/18	(100 ℔ zu 8 ggr.) 155267	—	76979	39428	2402
1818	160738	—	—	—	—
1819	177183	—	—	—	—
1820	(zu 12 ggr.) 186030	—	—	—	—
erste Hälfte 1820	79467	—	44969	16286 und 14008	861
Rechnungsjahr 18 20/21	190537	—	89250	17636	1929
18 21/22	118690	℔ 2 ggr. 1999 » 1 » 59798 » ½ » 5622	101362	10979 16244	1936
18 22/23	107665	1916 63021 5057	106044	7726 19046	1849
18 23/24	103985	2000 62230 5067	102479	5467 17686	1711
18 24/25	118340	2306 73049 5562	104492	4113 17817	1708
18 25/26	(zu 16 ggr.) 79433	4 ggr. 3249 2 » } 1 » } 96360 1 » 20074	Ohm Flasche (zu 8 Rthlr. — 2 ggr. 8 Pf.) 105565	(Ohm 10½ Rthlr. 31½ Rthlr. 15 Rthlr.) 2672 18502	(Ohm 1½ Rthlr. 5 Pf.) 1479
18 26/27	84055	2849 105592 19400	109869 und 15	1803 18494	1372
18 27/28	88475	4 ggr. 2620 2 » 91045 1 » 33211	107007	1409 21164	1228
18 28/29	90131	2631 85008 32957	108595	1509 24488	1208
18 29/30	96326	2439 85553 32747	105998	1497 26051	1126
18 30/31	102811	1922 74917 30384	99374 3046	Brantw. 1223 Sprit 334 Rum ꝛc. 22827	Engl. 83 Gew. 609

der Ein-, Durch- und Ausgangssteuer.

…	Kaffee, Thee, Zucker, Gewürz.	Roher Zucker.	Fabrizirter Taback.	Roher Taback.	Eisen.	Viehsteuer.
	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
	—	—	(à 6 ₰) 9253	—	—	—
	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—
	—	—	4110	6064	1777	—
	—	180	7777	14007	4531	—
	99602	785	7012	9037	5237	—
	115444	517	6571	9262	4850	—
	116668	1005	5821	8236	4947	30777
	138136	1506	6811	9057	5856	27184
	(℔ zu 8 ₰) 128053	(100 ℔ zu 1 Thlr. 8 Sgr.) 11627	(℔ zu 1 Sgr. 6 ₰) 5335	(100 ℔ zu 6 Sgr.) 10143	(300 ℔ zu 8 Sgr.) 4077	Thlr. 26500 fl 51896
	136815	18031	5731	11233	4487	Thlr. 23757 fl 50082
	144256	22968	5006	14189	5449	Thlr. 26142 fl 52499
	145051	19665	6579	13554	4869	Thlr. 28695 fl 48335
	140471	21095	6184	10379	5744	Thlr. 23285 fl 50717
	K. 78295 T. 7887 Z. 56004	18531	5267	12974	6209	Thlr. 33581 fl 54517

Ertrag einzelner Abtheilungen und Gegenstände

Im Rechnungs-Jahre	Normal-steuer. Thlr	Manufaktur-Waren. Thlr	Wein. Thlr	Branntwein. Thlr	Bier. Thlr
			(zu 9 Thlr 2 ggr 8 ₰)		
18$\frac{31}{32}$	83696	2 M 67151 1 » 8960	105803 und 2860	1153 165 23456	33 468
18$\frac{32}{33}$	83097	2 » 76923 1 » 8342	98299 3473	832 118 23681	42 495
18$\frac{33}{34}$	85224	2 » 83546 1 » 8578	100738 3057	1640 181 26903	44 822
18$\frac{34}{35}$	88773	97801 8357	118569 3259	1462 306 39593	32 1126
		(Ctr 12 Thlr 12 ggr und 6 „ 6 „)	(Ctr 3 Thlr 3 ggr und 4 „ 4 „)	(Ctr 4 Thlr 4 ggr bis 8 „ 8 „)	
18$\frac{35}{36}$	—	65355	131296	24681	—
18$\frac{36}{37}$	—	75447	134697	28659	—
18$\frac{37}{38}$	—	90613	188123	45418	—

Das Verhältniß einiger dieser Einnahme-Posten zum Gesammt-Ertrag der

	Normal-Steuer.	Manuf. Waren.	Wein.
Vom 1. Juli 1820 bis dahin 1825	28,94	15,68	22,8
Vom 1. Juli 1825 bis dahin 1835	14,12	17,34	17,24
Vom 1. Juli 18$\frac{35}{37}$	—	6,17	11,67

...er Ein-, Durch- und Ausgangssteuer.

Kaffee, Thee, Zucker, Gewürz. ℛ	Roher Zucker. ℛ	Fabrizirter Taback. ℛ	Roher Taback. ℛ	Eisen. ℛ	Viehsteuer. ℛ
	(zu 1 ℛ)		(zu 8 gGr)		
K. 63379 T. 7617 Z. 49450	18754	4627	15213	5741	28877
K. 63047 T. 7320 Z. 50211	17583	4805	17186	9620	28107
K. 69286 T. 9230 Z. 42696	17559	4626	14363	5740	23463
K. 73168 T. 9885 Z. 53108	22745	4977	15722	12459	21386
(K. 3 3. T. 6. 6. Z. 3. 3. 3.)	(zu 1 ℛ 8 gGr.)		(zu 1 ℛ 1 gGr)	(100 ℔ 1 ℛ 1 gGr)	
K. 100037 T. 18650 Z. 57156	31300	—	—	29843	20911
K. 141560 T. 25869 Z. 96740	34033	—	51054	33241	14966
K. 150149 T. 23556 Z. 125933	24470	—	51216	56606	16728 *)

Ein-, Durch- und Ausgangssteuer ist durchschnittlich nach Prozenten gewesen:

Kaffee.	Thee.	raff. Zucker.
—	—	—
(1830 — 35) 11,0	(1830 — 35) 1,34	(1830 — 35) 8,0
10,5	1,95	6,74

*) Hannoverscher Verwaltungs-Bezirk, wozu nach der Verordnung vom 15. Mai 1835 einzelne braunschweigische Landestheile gehören, während hannoversche Gebietstheile dem braunschweigischen Verwaltungs-Bezirke beigelegt sind.

Ertrag einzelner Positionen

Benennung der Gegenstände.	18 26/27.		18 27/28.	
	Ohm.	Zollbetrag. ℛ	Ohm.	Zollbetrag. ℛ
Bier	892	223	783	196
Branntwein	175	175	134	134
Sprit	2	2	11¾	11¾
Genever, Rum, Arrak Kognak ꝛc.	1228¾	307	1386¼	347
Wein	13350½	3338	12949	3237
Essig	1076	269	924	231
	Zentner		Zentner	
Gegenstände der Normal-Steuer	126082½	10507	132712⅘	11059
Fleisch, Butter, Käse ꝛc.	50082¼	8347	52499	8750
Kaffee, Thee, Zucker, Gewürze ꝛc.	49253½	4105	51932½	4328
Taback, fabrizirter . . .	917	153	801	134
» roher	44935½	3745	56758½	4730
Häringe	8438	703	11446½	954
Eisen	40386	2431	49045½	2952
Galanterie- und feine kurze Waren . . .	171	14	157	13
Manufakturwaren . . .	14264	1189	14363½	1197
Grobe kurze Waren und Glaswaren	4656⅕	388	4533	378
Geringe Holz- und Glaswaren, Töpfergut, Fliesen, Schwarz- und Sturzblech, grobe Eisenwaren	28098⅕	2342	29664	2472
Farbeholz, Horn, Farbeerde, Vitriol	13390¾	1116	14408⅕	1201
Roher Zucker	13523¾	1127	17226	1436
Hanföl	6144	1024	8644½	1441
Pech	1763	147	1893½	158
Theer	17399¾	1450	18395	1533

des Landzolls.

18 28/29.		Bemerkungen.
Ohm.	Zollbetrag. ₰	
793	198	
143¾	143¾	
7½	7½	
1616¾	404	ist nur zu 6 ℛ pro Ohm berechnet, obgleich Genever dem Zoll von 1 ₰ unterlag.
13369	3342	
726½	182	
Zentner		
135198	11267	sind nur zu 2 ℛ Zoll berechnet, obgleich viele Gegenstände darunter sind, die dem Zoll von 4 ℛ unterlagen.
48335¾	8056	zu 4 ℛ Zoll.
52218½	4352	» 2 » » obgleich auch mehrere, wie Wachslichte,
1053	116	» 4 » Zichorien, Kaffee, zu 4 ℛ
54220	4518	» 2 » darunter begriffen sind.
14889	1241	
43827¾	2638	⅓ zu 3 ℛ und ⅔ zu 8 ₰ Zoll berechnet.
158	13	zu 2 ℛ.
13612	1134	» 2 » obgleich auch z. B. Hutmacher-, Lederwaren darunter begriffen.
4499	375	» 2 » obgleich auch Glasware zu 4 ℛ darunter begriffen ist; desgleichen Kupferware.
28341	2362	» 2 » obgleich Holzware und Blech zu 4, und grobe Eisenware zu 3 ℛ darunter begriffen sind.
13771¼	1148	» 2 »
14749	1229	» 2 »
9892½	1649	» 4 »
1701	142	» 2 »
15672¾	1306	» 2 »

4) Bezeichnung der Haupt-Gegenstände des Ausfuhr-, Einfuhr- und Durchfuhr-Handels.

a) Ausfuhren zum Theil nach sechsjährigen (1826 bis 33) theils nach längerem Durchschnitte jährlich etwa:*)

			Ungefährer Werth.
**Beeren (Wachholder-, Krons-, Heidel-)	3735	Zentner.	3735 Thlr.
Blei, Schrot	59491	»	251615 »
Bleiweiß	1960	»	15682 »
*Borke (Eichen-, Birken-), Lohe	45712	»	22856 »
Butter	20662	»	206628 »
Cichorien (fabrizirte)	8496	»	33985 »
Eisen (Stangen-, Guß-) und Eisenwaren	7105	»	26158 »
Federn (Bett-, Schreib-)	83	»	4150 »
Felle, Häute	6800	»	68000 »
Fische, Häringe	7636	»	15272 »
Flachs, Hanf, Hede	14000	»	140000 »
Fleisch, Schinken, Speck	6394	»	63943 »
Glas (Spiegel-, Fenster-, Hohl-) außer ordin. grünes, Glaswaren	829	»	18454 »
			870478 Thlr.

*) Alle nicht besonders bezeichneten Gegenstände sind von Bescheinigungen ihres inländischen Ursprungs begleitet gewesen; — bei den mit * bezeichneten Waren ist der Überschuß der Ausfuhr nach Abrechnung der Einfuhr angegeben; — die mit ** bezeichneten Gegenstände sind Resultat einer ziemlich zuverlässigen Schätzung; — alle Ausfuhren, welche durch ähnliche Einfuhr-Artikel einigermaßen aufgewogen oder übertroffen werden, sind übergangen z. B. Apothekerwaren, Branntwein, Bücher, Farben, Wollgarn, Haare, Holzwaren, Hopfen, Horn und Knochen, Holzkohlen, Steinkohlen, Leim, Obst, Papier, Sämereien, Steine, Tabackspfeifen, Talg und Fett, Töpfergut.

			Ungefährer Betrag.
		Übertrag	870478 ℛ
** Garn, (Leinen-)			500000 »
** Getreide			50000 »
Glätte	2975	Zentner.	10413 »
Graupen und Grütze	1120	»	3921 »
*Holz (Brenn-)	6000	Pferdelast	10000 »
**Holz (Bau-, Nutz-)	35621	»	106864 »
Honig	2510	Zentner.	17574 »
Hüte	41	»	4150 »
Käse	1213	»	2729 »
** Kalk	15549	Pferdelast.	31099 »
Kupfer, Messing u. Waren daraus	2635	Zentner.	54230 »
Leder	2089	»	94020 »
Lederwaren	51	»	4106 »
** Leinen, Drell			1,800000 »
Lichter (Wachs-)	278	»	12517 »
Mehl	11922	»	35767 »
Öl, (Hanf-, Lein-, Rüb-)	1390	»	13900 »
*Ölkuchen	23786	»	11893 »
Rappsamen	161787	Himpten.	215716 »
Salz (Koch-)	83450	Zentner.	146038 »
** Steine, gebrannte	91738	Pferdelast.	168186 »
Taback, fabrizirter	3865	Zentner.	128833 »
Taback, Blätter und Stängel	30000	»	120000 »
*Torf	127333	Pferdelast.	31833 »
**Vieh			100000 »
(nach einer andern Schätzung, Pferde für 500000 ℛ)			
Wachs	1656	Zentner.	54676 »
*Wolle, rohe	20000	»	500000 »
Jährlicher Gesammtwerth der Haupt-Exporten.			5,098942 ℛ.

An ausgangsabgabepflichtigen Gegenständen sind exportirt:

		im Rechnungsjahre 18 35/36.	18 36/37.
Abfälle von Salzsiedereien, Glashütten u. s. w.	Zentner.	1686	2432
Abfälle von Thieren, Beine, Hörner, Flechsen, Klauen	»	2527	2287
Knochen	Pferdelast.	5156	4284
Abfälle von Gerbereien (Leder-Abfälle)	Zentner.	1886	1557
Altes Eisen und Stahl u. s. w.	»	1736	2057
Flachs und Hanf	»	6234	6524
Hede	»	7486	5791
Rohe Pferdehaare	»	318	391
Häute und Felle, rohe, grüne, gesalzene und trockne	»	9264	10931
Holz-Asche nicht ausgelaugte	»	9	45
Eichen- und Birken-Borke, auch Lohe	»	63331	34197
Lumpen	»	7	28
Pott- und Waid-Asche, Soda, ungereinigte	»	603	350
Altes Seilerwerk	»	177	116
Rohe Wolle	»	28140	27899
Rohe Schweineborsten	»	1249	1117

b) Einfuhren (nach Durchschnitten der Steuer- und Zoll-Register in abgerundeten Summen, mit Berücksichtigung der aus den gedruckten ständischen Aktenstücken neuester Zeit sich ergebenden Resultate) jährlich etwa

Branntwein, Rum, Liqueur	4500	Zentner.
Droguerie- u. dgl. Waren	15000	»
Eisen, Stahl und Waren daraus	50000	»
Früchte	14000	»

Glas, Glaswaren	5500	Zentner.
Kaffee, Kaffeesurrogate	37000	»
Manufakturwaren	5600	»
Reis und Reismehl	16000	»
Syrup, Melasse	36000	»
Thee	3500	»
Thran	35000	»
Pferde, Maulthiere, Füllen, Esel	4600	Stück.
Ochsen	2000	»
Kühe und Rinder	3500	»
Schweine.	2700	»
Ferken, Hammel.	13000	»
Wein	50000	Zentner.
Wolle, rohe	3700	»
Zucker, raffinirter	23000	»
» roher	24000	»

Über die, während der dreizehn Jahre vom 1. Juli 1825 bis dahin 1838 versteuerten Quantitäten fremder Waren, liefert hinsichtlich der vorzüglichsten Einfuhr-Artikel die nachstehende Übersicht einige Details:

		Durchschnitt der Jahre 18$\frac{25}{31}$	$183\frac{1}{2}$	$183\frac{2}{3}$
Kaffee.	Zentner	26366	22816	22697
Thee.	»	3478	2742	2635
Zucker.	»	19060	17802	18076
Häringe.	»	13457	20440	16527
Eisen.	»	46257	51673	86583
Galanterie-, Gold-, Silber- und feine kurze Waren.	»	157	135	144
Manufakturwaren, Betten, grobe wollene Decken, Fries und Düffel, Garn, unverarbeitetes Grauwerk.	»	13366	10208	11232
Rohe Tabacksblätter.	»	48317	45639	51557
Fabrizirter Taback.	»	909	740	769
Roher Zucker für inländische Zuckersiedereien.	»	13973	18754	17583
Hanföl.	»	10445	5430	7633
Pech.	Tonnen	640	579	532
Theer.	»	5691	6120	4818
Ölkuchen.	Zentner	2314	2284	2575
Bier.	Ohm	765	318	338
Branntwein u. dgl.	»	1617	1678	1661
Wein.	Ohm	12935	11763	10943
	Bouteillen	28605	25738	31255
Essig.	Ohm	865	745	654
Fremdes Vieh und zwar:				
Ochsen, Kühe, Rinder.	Stück	9432	8605	8087
Kälber unter 1 Jahr.	»	1730	1312	1323
Pferde über 2 Jahr.	»	6202	7283	7423
» » 1 und 2 Jahr.	»	1614	1908	1688
Füllen.	»	1216	1078	1071
Schweine über 1 Jahr.	»	1407	1613	925
Ferken.	»	13046	15010	14527

Die Angaben in den Jahren 18$\frac{25}{35}$ umfassen das eingangsteuerpflichtige Königreich, **darin nicht begriffen; die Angaben für die Jahre 183$\frac{5}{5}$ beziehen sich auf den**

$183\frac{3}{4}$	$183\frac{4}{5}$	$183\frac{5}{6}$	$183\frac{6}{7}$	$183\frac{7}{8}$	Bemerkungen.
24943	26340	32316	45370	48290	$183\frac{5}{6}$ auch Kaffeesurrogate.
3323	3558	2984	4139	3769	
15371	19119	18634	30690	40362	
13490	12769	16178	19534	—	
51665	112135	48665	54921	82688	$183\frac{5}{6}$ auch Eisen- u. Stahlware.
171	184	181	191	—	
12084	13742	5287	6101	7349	
43088	47167	34829	50132	49445	
740	796	1340	1304	—	
17559	22745	22593	25542	18353	
8037	8111	—	—	—	
Zentr. 1576	600	(Ztr.) 20211	(Ztr.) 22698	(Ztr.) 24708	$183\frac{5}{6}$ auch Harz.
Zentr. 17562	5054				
4026	4740	1324	1275	—	
556	756	(Ztr.) 2533	(Ztr.) 1388	—	
1955	2788	Zentr. 4476	Zentr. 4935	Zentr. 7386	
11207	13186	Zentr. 49466	Zentr. 51694	Zentr. 70161	
27514	29331				
575	558	(Ztr.) 701	(Ztr.) 431	—	
6827	6917	7218	4061	3901	
1148	959	z. v.	Ferken.		
6030	5067	4344	3444	4188	$183\frac{5}{6}$ auch Maulthiere, Maulesel.
1389	1441				
1114	1467	996	445	518	$183\frac{5}{6}$ auch Esel.
979	965	2848	2493	2101	$183\frac{5}{6}$ über $\frac{1}{2}$ Jahr.
12686	10072	13154	12071	12611	$183\frac{5}{6}$ auch Kälber u. Hammel.

diejenigen Landestheile, welche Steuerfixa bezahlen, s. o. S. 409, sind mithin Verwaltungsbezirk Hannover, z. v. d. Anmerk. Seite 413.

Sonstige eingangsabgabepflichtige Gegenstände, eingeführt während der Rechnungs-Jahre

		183$\frac{5}{6}$.	183$\frac{6}{7}$.	183$\frac{7}{8}$.
Baumwolle, gekämmte . . .	Zentner	18	39	
Baumwollengarn				
ungebleicht, ungefärbt, ungezwirnt	»	1772	2572	
gebleicht, ungezwirnt, auch Dochtg.	»	350	326	
ungezw. s. g. türkisches Rothgarn	»	52	49	
gezwirnt, Strickgarn, imgleichen gefärbt, auch Watten	»	343	328	
Baumwollene Ware	»	2861	3400	
Blei in Blöcken und altes, auch Bleiglätte	»	224	214	999
Bleigewichte, Kessel, Kugeln, Röhren, Hagel, Schrot, Bleiweiß . .	»	422	461	
Bleiware, alle übrige	»	57	72	
Bürstenbinderware	»	35	3190	
Butter . . . , ...	»	37	2398	
Konditoreiware, auch Chokoladen . .	»	249	237	
Droguerie-, Apotheker- und Farbe-Waren				
gewöhnliche	»	14386	14450	16872
Ausnahme: Vitriolöl.	»	—	2995	
zubereitete Apotheker-Ware. . .	»	587	733	
solche, die auch im kurzen Waren-Handel vorkommen	»	87	83	
Drucksachen				
ungebundene, geheftete, brochirte, auch alte Bücher	»	1637	1705	
neue gebundene Bücher. . . .	»	319	385	
gedruckte, gestochene und lithographirte Formulare.	»	60	91	
Elephantenzähne, Elfenbein, Elfenbeinschwarz, Perlmutter, Schildpatt.	»	66	71	
Federn, Bettfedern und Daunen, auch Schreibfedern	»	488	683	

		$183\frac{5}{6}$.	$183\frac{6}{7}$.	$183\frac{7}{8}$.
Fische, gesalzene, getrocknete, geräucherte, marinirte und eingelegte.	Zentr.	1360	1128	
Austern und Hummer.	»	856	717	
Fischbarten, Fischbein, Fischhäute. .	»	53	60	
Fischbeinware und Schirmmacherware	»	21	28	
Fleisch, Schinken, Speck, Würste, Schmalz	»	521	424	
Früchte, getrocknete, gebackene . . .	»	7121	5319	5209
Süd-, getrocknete und andere . .	»	7200	6874	8403
eingemachte, kandirte.	»	62	55	54
Garn, Leinen-, gebleichtes und gefärbtes	»	15	12	
Packleinen, Segeltuch graues	»	1614	783	
Leinwand, ungebleicht und ungefärbt	»	301	443	
Leinw., gebleichte, gedruckte, gefärbte	»	243	233	
Leinenware, alle andere. . . .	»	42	42	
Getreide und Hülsenfrüchte:	Himpten			
Rocken, gedörrter, Spelz, Weitzen, rohe Hirse	»	55994	23304	
Bohnen, Erbsen, Linsen, ungedörrter Rocken, Wicken	»	87628	50326	
Buchweizen, Gerste, Hafer. . .	»	157538	71121	
Hirse, abgeschälte, gestampfte . .	Ztr.	192	223	
Mehl, Graupen, Grütze. . . .	»	1333	888	
Mehlware, Bäckerware, Nudeln, Puder, Oblaten, Stärke . . .	»	822	672	
Gewürze, gewöhnliche als: Anis, Koriander, Fenchel, Dill, Kümmel.	»	2396	2239	
Ingber, Lorbeerblätter, Kubeben, Pfeffer, Piment	»	1896	2569	
feine, als: Vanille, Kanehl, Muskatblüthe, Nüsse, Nelken. . .	»	507	519	
Glas und Glaswaren:				
grünes Hohlglas	»	1743	1565	1465
weißes Hohlglas ungeschliffen, auch Tafelglas	»	3525	5094	5117

		$183\frac{5}{6}$.	$183\frac{6}{7}$.	$183\frac{7}{8}$.
geschliffenes, geschnittenes . . .	Zentr.	146	205	338
Spiegelglas.	»	28	34	
Glaswaren, in Verbindung mit andern Stoffen	»	131	147	
Haare und daraus gefertigte Ware:				
rohe Pferdehaare	»	109	88	
rohe Schweineborsten	»	239	179	
sonstige rohe Haare, auch Seegras.	»	811	812	
gesottene Haare	»	137	94	
Haar-Arbeit	»	38	30	
Haartuch zur Malz- und Öl-Bereitung, auch grobe Haardecken.	»	13	15	
Holz, auch Holz-, Horn-, Bast-, Rohr-, Stroh-, Meerschaum- und derartige Ware:				
Bau- und Nutzholz . . .	Pferdel.	14048	12213	
	Schiffl.	5432	8060	
dergl. gezimmertes zugerichtetes	Pferdel.	9650	7551	
	Schiffl.	2472	881	
Fournüre	Zentr.	205	170	
Schiffe, neue:				
aufgetakelte, segelfertige . .	Lastenzahl	—	10	
Rümpfe.	»	146	56	
Boote	Stück	40	16	
Schiffe, alte:				
aufgetakelte, segelfertige . .	Lastenzahl	47	27	
Rümpfe	»	17	48	
Boote	Stück	35	33	
grobe Holzware, von Faßbindern, Böttchern u. s. w. gefertigte.	Zentr.	5529	4595	
	Pflst.	347	148	
gebeizte, lackirte, polirte Drechslerware	Zentr.	762	727	
Möbeln, gepolsterte, mit Bronze.	»	146	131	
sonstige Holzware, auch Nürnberger Ware	»	590	606	
Hutmacherware	»	20	14	
Instrumente	»	351	283	

		$183\frac{5}{6}$.	$183\frac{6}{7}$.	$183\frac{7}{8}$.
Käse	Zentr.	4869	4639	
Kalkstein, gebrannter	Pferdel.	5317	2928	
	Schiffl.	208	16	
Muschelkalk	Zentr.	672	641	
Gips, gebrannter	Pferdel.	73	53	
	Schiffl.	$\frac{1}{8}$	68	
Zement, Tarras, Traß	Zentr.	998	199	
Gipsware	»	47	63	
Steinkohlen, Koaks	Pferdel.	24390	23132	
	Schiffl.	1414	2219	
Kreide, rohe	Zentr.	784	895	
Kupfer und Messing, rohes, schwarzes, gahres	»	59	22	
geschmiedetes, gewalztes, geschlagenes, auch Blech	»	783	745	
Kupfer- und Messing-Draht, roher.	»	86	78	
plattirter, versilberter.	»	10	12	
Kupfer- und Messing-Ware, gewöhnl.	»	330	497	
Leder aller Art	»	2682	2379	
Leder, lackirtes und Lederware, die geschmiert wird	»	90	92	
Lederware, andere	»	45	42	
Ölsamen:				
Lein- und Hanf-Samen	Tonn.	21223	25628	
alle übrigen	Hmt.	30617	14986	
Öle in Fässern	Zentr.	4616	10676	
in Flaschen und Krügen.	»	263	246	
Papier, graues Lösch- und Packpapier, Pappe	»	1490	2071	
weißes und gefärbtes Packpapier, Preßspähne und Preßblätter.	»	267	272	
alle andere Papiergattungen, Papierstreifen	»	537	694	
Papierne Tapeten	»	173	186	
Papier- und Papp-Arbeit.	»	84	94	
Pelzwerk und Kürschnerware	»	43	49	
Posamentirware	»	20	38	

		$183\frac{5}{6}$.	$183\frac{6}{7}$.	$183\frac{7}{8}$
Pott= und Waid=Asche, Soda, ungereinigte	Zentr.	19538	20131	
Reiß und Reißmehl	»	17223	13708	16899
Sämereien	»	4368	5081	
See= oder Bai=Salz	»	279	519	
Schießpulver	»	244	202	
Seide, rohe und ungefärbte	»	3	4	
zubereitete oder gefärbte, auch Watten	»	65	57	
seidene und halbseidene Waren	»	344	308	
Seife, grüne (schwarze)	»	157	102	
andere ordinaire	»	612	520	
parfümirte, auch Seifenkugeln und Pulver	»	27	33	
Seilerware	»	359	316	
Steine und dergleichen Ware:				
behauene Bau=, Bruch=, Mauer=, Quader=, Mühl= und dergleichen Steine	Pferdel.	3410	4048	
	Schiffl.	194	97	
gebrannte Mauersteine	Pferdel.	4090	4226	
	Schiffl.	209	197	
aus andern Steinen als Marmor u. s. w. gefertigte Ware	Zentr.	80	110	
große Marmor=Arbeiten	»	50	188	
Talg	»	4155	2952	4236
Talglichte	»	259	233	
Thran und Fischspeck	»	40743	32798	37987
Töpferware, gemeine, Fliesen, Schmelztiegel	Zentr.	2253	2863	
	Pferdel.	17	38	
	Schiffl.	1	—	
einfarbige und weiß= Fayence	Zentr.	4556	4943	
irdene Pfeifen	»	183	194	
bemaltes, bedrucktes, vergoldetes Steingut	»	874	1154	
weißes Porzellan	»	210	163	
Porzellan mit Malerei, vergoldetes	»	78	89	

		183$\frac{5}{6}$.	183$\frac{6}{7}$.	183$\frac{7}{8}$.
Torf	Pferdel.	8906	857	
	Schiffl.	1826	279	
Wachs und Wallrath, roh. . .	Zentr.	235	263	
» » » Lichte . . .	»	27	14	
» Ware, bossirte	»	$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{4}$	
Wachstuch und Wachstaffent . . .	»	49	36	
Wagen und Schlitten ohne Eisenbeschlag	»	440	136	
Wagen und Schlitten, mit Eisenbeschlag	»	260	117	
Wagen und Schlitten, andere mit Leder- oder Polster-Arbeit . . .	»	321	157	
Wildprett	Stück.	187	181	
	Ztnr.	12	6	
Wolle und Wollenwaren:				
rohe Wolle	»	3780	3808	3707
wollenes Garn, rohes ungefärbtes	»	37	12	
dergleichen gezwirntes gefärbtes, auch Kamelgarn	»	295	272	
wollene Waren	»	1841	2204	
gröbere Decken, Duffel, Fries, auch Tuchleisten	»	104	92	
Zinn in Blöcken und alte Zinnwaren	»	98	94	
Zinnwaren.	»	48	38	
Zink (Spiauter) in Blechen, Platten, Röhren	»	379	310	
Alle Gegenstände, die nicht in den beiden vorstehenden Übersichten enthalten sind.	»	31535	35657	
Gewicht sämmtlicher Gegenstände (mit Ausnahme des nach Stückzahl angegebenen Viehes und Wildpretts) in Zentnern von 100 Pfd . . .		1,994715	1,819433	

Dagegen sind über die Grenz-Rezepturen des im Zoll-Verbande begriffenen Königreichs

1) eingeführt, zum Verbleiben im Lande, oder als Durchgangs-Gegenstände:

$183\frac{0}{1}$	5,005615	Ztnr. v. 100 Pfd.
$183\frac{1}{2}$	4,153721	
$183\frac{2}{3}$	3,868469	

2) ausgeführt, als wirkliche Export-Artikel der inländischen Produktion oder Fabrikation, aber auch als Durchgangs-Gegenstände:

$183\frac{0}{1}$	4,751713	Ztnr. v. 100 Pfd.
$183\frac{1}{2}$	4,783586	
$183\frac{2}{3}$	4,729717	

Vieh ist auch hierin nicht begriffen.

c) Durchfuhren.

Nach der früheren Einrichtung der Grenzzoll-Register waren die Gegenstände der Einfuhr zum innern Verbrauche und zur Durchfuhr, getrennt nicht aufgeführt. Man kann deshalb bis zum 1. Juli 1835, über das Durchfuhr-Quantum nur annähernde Schätzungen liefern und zwar dergestalt, daß man: bei unzweifelhaft ausländischen Erzeugnissen das Ausfuhr-Quantum als Transitogut annimmt; ferner, bei Gegenständen, welche das Inland erzeugt, die auf Ursprungs-Zertifikate (welche Zollfreiheit bewirkten) ausgeführten Quantitäten von der gesammten (zollpflichtigen) Ausfuhr, abrechnet und den Rest als transitirtes Gut betrachtet. In Beziehung auf sonstige Waren, lassen sich aus den Zoll-Registern früherer Zeit, mit einiger Zuversicht Transito-Resultate nicht ableiten; nach obigen Grundsätzen aber sind von folgenden Artikeln die nebenbezeichneten Quantitäten als Durchfuhr-Gut zu betrachten.

	18 27/28 Zentner.	18 28/29 Zentner.	18 29/30 Zentner.	18 30/31 Zentner.	18 31/32 Zentner.	18 32/33 Zentner.
Baumwolle........	21974	17589	22647	9648	15188	13453
Butter...........	12748	16482	17303	15761	13927	8978
Kaffee...........	86814	82694	104937	105790	100302	83434
Zitronen u. dgl. Früchte	5653	6070	7049	5590	6621	6083
Eisen, Stangen u. Guß=	6643	7621	7791	8393	7583	6888
Eisenw., grobe u. feine	49395	53188	50792	48655	44742	33258
Farbe, Indigo......	8674	12145	11016	10990	11482	12610
Fische, Häringe.....	11085	10831	10171	13215	11318	10288
Garn, Baumwollen..	69173	70265	75481	65741	70073	70048
Käse aller Art......	8987	9537	7802	7103	6713	6243
Kupfer, Messing und Metall, so wie daraus gefertigte Waren	7685	7920	7638	13587	13452	7248
Leder, unverarbeitetes.	16882	18450	17692	17784	18641	13699
Leinen und Drell....	82120	68279	61007	60710	57888	50805
Öl, Hanf=, Lein=, Rüb=	16125	16598	23569	19660	17743	6830
Pfeffer...........	4268	3485	3776	4209	4446	3787
Reis.............	19226	18998	22336	17587	20430	16970
Rosinen...........	3924	5509	5110	5721	6672	5861
Taback, fabrizirter...	17357	16660	17575	18742	20210	20229
Thran............	9045	9997	12251	12264	9592	11027
Zucker, roher.......	20805	38890	40239	24471	26315	9121
Wein aller Art.....	17943 Ohm.	14518 Ohm.	15844 Ohm.	14449 Ohm.	20385 Ohm.	16019 Ohm.

Während der Rechnungsjahre $183\frac{5}{6}$ und $183\frac{6}{7}$ sind durch das Gebiet des nordwest-deutschen Steuer- und Zoll-Vereins, Verwaltungsbezirk Hannover, nachbezeichnete durchgangsabgabepflichtige Gegenstände transitirt.

		$183\frac{5}{6}$.	$183\frac{6}{7}$.
Abfälle von Salzsiedereien und Glashütten, Glasscherben, thierische Abfälle . . .	Zentner	3017 (3057) *	2709 (2767)
Knochen	Pfrdelst.	42 (42)	19 (19)
Branntwein, Korn- und Kartoffeln-, auch Genever und Sprit	Zentner	4371 (24826)	2983 (27466)
Heede	»	80 (944)	61 (397)
Rocken, gedörrter, Spelz, Weizen, auch Hirse, rohe	Hptn.	4264 (9635)	3176 (3841)
Bohnen, Erbsen, Linsen, ungedörrter Rocken, Wicken	»	4814 (8377)	2400 (6473)
Buchweizen, Gerste und Hafer	»	52892 (56704)	6463 (8407)
Kornschrot und Malz	Zentner	77 (144)	48 (48)
Grünes Hohlglas	Pfrdelst.	132 (184)	159 (205)
Eichen- und Birken-Borke, auch Lohe .	Zentner	967 (2976)	780 (2196)
Europäisches Bau- und Nutzholz, auch Drechsler- und Tischlerholz, sowohl unverarbeitetes als zugerichtetes . .	Pfrdelst.	1015 (2550)	129 (1035)
	Schffslst.	104 (104)	15 (15)

*) Die eingeklammerten kleineren Zahlen bezeichnen den Gesammtbetrag der von den einzelnen Gegenständen durch das ganze Gebiet des nordwest-deutschen Zollvereins transitirten Quantitäten.

		1835/6.	1836/7.
Schiffe, neue, Rümpfe	Lastenzahl	52 (52)	— (—)
Schiffsboote	Stück	— (—)	2 (2)
alte, aufgetakelte, segelfertige	Lastenzahl	— (—)	25 (25)
Schiffsboote	Stück	2 (2)	— (—)
Grobe Holzware, auch derartige Korb- und Siebware, bloß gehobelte hölzerne Möbeln u. dergl. Hausgeräth	Pfrdelst.	535 (817)	472 (682)
Kalk, gebrannter Stein-	»	7 (136)	47 (51)
Muschelkalk	Zentner	62 (62)	124 (128)
Gips gebrannter	Pfrdelst.	2 (96)	— (138)
Zement, Tarras (Traß)	Zentner	35 (35)	34 (34)
Kienruß	Pfrdelst.	199 (202)	168 (172)
Steinkohlen, Coaks	»	94 (96)	36 (36)
Kreide, rohe	Zentner	39 (41)	18 (54)
Lumpen	»	210 (490)	857 (1269)
Ölsamen, Ölkuchen; Hanf- und Leinsamen	Tonnen	2819 (3467)	2486 (3397)
Alle übrigen	Himten	5455 (6480)	344 (1694)
Ölkuchen	Zentner	644 (1281)	1415 (1814)
Salz, wenn die Durchfuhr erlaubt worden	»	9322 (9491)	2094 (2146)
Steine; behauene Bau-, Bruch-, Quader-, Mühl- u. dgl. Steine, auch Fluren ꝛc.	Pfrdelst.	321 (336)	120 (125)
gebrannte Mauer- und Ziegelsteine, Klinker ꝛc.	»	69 (681)	16 (80)
andere Steine, als: Alabaster, Marmor, unverarbeitet	Zentner	158 (158)	331 (334)

Töpferware, gemeine, Fliesen, Schmelztiegel		$183\frac{5}{6}$	$138\frac{6}{7}$
	Pfrdelst.	135	114
		(180)	(139)
Torf	Pfrdelst.	23	22
		(23)	(22)
	Schffslst.	305	27
		(305)	(27)
Pferde, Maulthiere, Maulesel	Stück	5023	3229
		(5171)	(3554)
Füllen unter 1 Jahr und Esel	»	341	584
		(344)	(591)
Vieh, Ochsen	»	1080	279
		(1622)	(674)
Kühe und Rinder	»	3006	424
		(3294)	(616)
Schweine, ausschließlich Ferken	»	170	65
		(15143)	(16012)
Ferken unter ½ Jahr, Kälber unter 1 Jahr und Hämmel	»	1435	123
		(12455)	(10141)
anderes Schafvieh und Ziegen	»	551	874
		(1273)	(1351)
Wagen, Schlitten, Eggen, Pflüge u. dgl. ganz von Holz, mit und ohne Eisenbeschlag	»	23	13
		(24)	(14)
Wagen und Schlitten mit Leder- oder Polsterbeschlag	»	18	29
		(44)	(31)
Wildpret, nicht zerlegt	»	98	7
		(173)	(106)

Alle übrige, dem Satze von 4 ggr und resp. 3 ggr 4 ₰ unterliegende Gegenstände:

Baumwolle	Zentner	37713	47103
		(40415)	(51524)
Baumwollengarn aller Art	»	100959	87624
		(106831)	(91182)
Kaffee und Kaffee-Surrogate	»	62492	65566
		(67546)	(69740)
Droguerie-, Apotheker- und Farbewaaren (s. Tarif d. Eing.-Abg., Pos. № 11. a. u. b. 1.)	»	29438	26755
		(34589)	(31384)
Drucksachen (s. Tarif Pos. 12. a. b. u. c.)	»	6832	8387
		(8151)	(9578)

		$183\frac{5}{6}$.	$183\frac{6}{7}$.
Eisen und Stahl, auch Eisenbleche und Eisen- und Stahldraht	Zentner	14015 (16232)	10197 (10916)
Eisenware, grobe Guß- und ordinaire Eisenware . . . . (s. Tarif Pos. 13. d. 1 u. 2.)	»	33397 (37145)	31316 (32130)
Elfenbein und Fischbein	»	2789 (2800)	2485 (2516)
Farbeholz	»	2357 (2408)	1629 (1677)
Fleisch, Schinken, Speck, Würste	»	2360 (2491)	3073 (3178)
Früchte, ordinaire getrocknete	»	3337 (4457)	3508 (4066)
Südfrüchte, frische Apfelsinen, Zitronen, Pomeranzen	»	4811 (5138)	4542 (4806)
getrocknete Feigen, Kastanien, Mandeln, Rosinen, Korinthen ꝛc.	»	3352 (3465)	2791 (2876)
Gewürze . . . . (s. Tarif Pos. 23.)	»	6337 (7410)	6714 (7689)
Glas, weißes Hohl- auch Tafel- und Spiegelglas	»	14760 (15198)	16877 (17382)
Häute und Felle, rohe, grüne, gesalzene, trockene	»	15896 (18199)	11154 (12521)
Häringe und andere Fische, auch Austern	»	11803 (12354)	8845 (9097)
Käse	»	1904 (2142)	1726 (1875)
Kurze Waren	»	60575 (69199)	60824 (68402)
Leder aller Art	»	5831 (7052)	5270 (7095)
Leinwand und Drell	»	42336 (48696)	38773 (45582)
Manufakturware	»	133071 (170265)	119101 (161048)
Möbeln . . . . (S. Tarif Pos. № 28. g. 2. u. 3.)	»	854 (1352)	993 (2259)
Öle	»	1693 (22549)	2570 (35752)
Papiere aller Art und Pappe	»	10860 (11371)	9232 (9473)
Rum, Arrak, Kognak, Liqueure	»	4499 (4887)	3955 (4572)

		$183\frac{5}{6}$.	$183\frac{6}{7}$.
Taback, fabrizirter, auch Roll=	Zentner	20040	21719
		(20886)	(23680)
rohe Blätter und Stengel . . .	»	48406	51639
		(55180)	(51842)
Talg	»	887	2153
		(1009)	(2158)
Thee	»	2756	3300
		(2769)	(3367)
Thran	»	11942	9812
		(12070)	(9887)
Wein	»	23536	23411
		(24061)	(23930)
Zucker, fabrizirter	»	24362	18152
		(29919)	(21560)
roher	»	22491	24387
		(22979)	(24671)
Syrup	»	6603	7801
		(7136)	(8113)
Alle übrige Gegenstände	»	208726	186987
		(251844)	(221782)

Gesammtgewicht aller transitirten abgabepflichtigen Gegenstände (mit Ausnahme des Viehes und Wildpretts) in Zentnern:

Verwaltungsbezirk Hannover	1,081679	969410
Nordwest=deutscher Zollverein	1,312551	1,178102

IX. Einrichtungen für Wissenschaft und Kunst.

Schon früh hat die Regierung unseres Landes erkannt, daß die Wissenschaften dem geistigen Leben als Nahrung erforderlich sind.

1) Im Jahre 1734 bereits wurde die Universität Göttingen gestiftet, 1735 eröffnet und am 17. September 1737 eingeweiht. Sie hat seitdem zu einer der berühmtesten ihres Gleichen sich erhoben und Tausende von Männern aus allen Theilen der Welt verdanken der Georgia Augusta ihre Bildung.

Von den daselbst befindlichen öffentlichen Gebäuden und Instituten sind zu nennen: *)

a) Die Universitätskirche, welche insonderheit zum akademischen Gottesdienste bestimmt ist, jedoch auch von anderen Ständen besucht wird, ward erst in den Jahren 1821 und 1822, auf ausdrücklichen Wunsch der Studirenden, den diese in wiederholten Bittschriften aussprachen, erbaut. Ihr Einweihungstag ist der 29. Dezember 1822.

b) Das Konzilienhaus am sogenannten Kollegienplatze an der Prinzenstraße, war vormals die Wohnung des 1764 verstorbenen Professors Heumann; die Sitzungen des akademischen Senats, der Deputation und die regelmäßigen Universitätsgerichte werden daselbst gehalten; in dem Dachgeschosse des Hauses ist der vordere nach Norden gerichtete Theil, der Sozietät der Wissenschaften zur Aufbewahrung ihrer Denk-

*) Geschichte der Universität Göttingen, Band I. von Pütter 1765, Band II. von demselben 1788, Band III. von Saalfeld 1820, Band IV. von Oesterley 1838. — Penny Wegweiser durch Göttingen und seine Umgegend, Stuttg. 1837.

würdigkeiten eingeräumt, auf der anderen Seite befinden sich die akademischen Karzer.

c) Ein prachtvolles Gebäude und zugleich einer der größten und sehenswerthesten Schätze der Universität ist die Bibliothek. Ihr Haupt-Eingang ist auf dem Kollegienplatze, dessen größten Theil die Gebäude in einem Quadrat umschließen. In dem unteren Stockwerke enthält der nördliche Saal, rechts vom Eingange, nebst dem ganzen westlichen Saale die theologischen Wissenschaften. Der nördliche Saal zur linken Seite des Eingangs ist für Mathematik, Naturgeschichte, Astronomie und Alterthumskunde bestimmt. Der östliche Saal, in welchem früher das Museum aufbewahrt wurde, umfaßt die Philosophie im weitern Sinne des Worts, die allgemeine Naturkunde, die Kriegswissenschaften und die periodischen Schriften vermischten Inhalts. In dem oberen Stockwerke enthält der nördliche Saal die gesammte Jurisprudenz, nebst den zwei geschenkten Bibliotheken, der Uffenbachischen und Aschischen. Der östliche Saal umfaßt in der einen Hälfte die gesammte Medizin, in der andern die Philologie, schöne Literatur und Kunst. Von hieraus tritt man in das freundliche und schöne Arbeits- und in das Ausleihe-Zimmer. In dem westlichen Theile des oberen Geschosses wird man durch den von Osten nach Westen sich ausbreitenden, den Raum eines ganzen Kirchenschiffes einnehmenden, hohen, gewölbten, in der That prachtvollen historischen Saal überrascht. An denselben stößt der sogenannte kleine historische Saal, der die Literärgeschichte und die historischen Hülfswissenschaften, als: Geographie, Statistik, Reisebeschreibungen, Chronologie u. s. w., enthält. — Die erste Anlage dieses reichen und vortrefflich ausgewählten Bücherschatzes verdankt die Universität der ehemaligen Bülowschen Bibliothek, die, aus 8912 Bänden bestehend, von den Erben der Akademie geschenkt

wurde. Dazu kam bald der Büchervorrath des vormaligen Göttingischen Gymnasiums von 708 Bänden und ein Königliches Geschenk von 2154 Büchern. Nach dieser Zeit gewann die Bibliothek von Jahr zu Jahr, so daß sie schon 1765 gegen 60000 Bände und 100000 Traktate und Inkunabeln, und 1787 bereits gegen 120000 Bände zählte. Darauf vermehrte sie sich durch die unermüdete Thätigkeit des unsterblichen Heyne so sehr, daß sie bei dessen Tode 1812 schon auf mehr denn 200000 Bände angewachsen war. Hofrath Reuß (neuerlich verstorben) war ein würdiger Nachfolger Heyne's, und die Bibliothek umfaßt, durch dessen Bemühungen besonders, jetzt einen Büchervorrath von etwa 300000 Bänden. Und dieser erstaunenswürdige aus allen Himmelsgegenden zusammengeflossene Bücherschatz steht zum Gebrauche eines Jeden in der Stadt, der auf wissenschaftliche Bildung Anspruch macht, offen. Die vollständigsten Nominal- und Real-Kataloge sind davon vorhanden. Die einzelnen Säle sind zugleich mit beschauenswerthen Kunstwerken aller Art geziert.

Eben so verdient die vortreffliche Sammlung von Kupferstichen, unter welchen viele kostbare und seltene Abdrücke; das Münzkabinet, welches Hofrath Tychsen noch geordnet hat; und endlich die bedeutende Landkartensammlung genaue Einsicht. Sie befinden sich sämmtlich im Bibliotheksgebäude.

d) Das Königl. akademische Museum, dessen weitläuftiges und auch im Äußeren sehr ansehnlich ausgestattetes Gebäude ebenfalls am Kollegienplatze dicht neben der Bibliothek liegt. Es ward im Jahre 1793 auf der Stelle erbaut, wo vorher 4 Wohnhäuser standen, und ist in 14 kleine Säle getheilt. 7 davon sind für zoologische, 5 für die mineralogische, und 2 für die ethnographische Abtheilung nebst dem,

was von Kunstsachen des Alterthums dem Museum zu Theil wird, eingerichtet.

Der größte Theil der ebenfalls in dem Museumsgebäude aufgestellten Gemäldesammlung wurde im Jahre 1795 von dem zu Celle verstorbenen Oberappellationsgerichts-Sekretair Zschorn der Universität als ein Vermächtniß unter der Bedingung geschenkt, daß die mit vielem Eifer und Glücke und nicht geringer Kenntniß zusammengebrachte Sammlung zu seinem Andenken ungetheilt öffentlich aufbewahrt würde. Sie enthält treffliche Bilder älterer und neuerer Zeit. Manche in der Kunstgeschichte hochgefeierte Namen findet man hier, z. B. aus der Niederländischen und Altdeutschen Schule.

Auch das physikalische Kabinet befindet sich in dem Gebäude des Museums. Es ist meistentheils von Lichtenberg aus eigenen Mitteln gesammelt. Am 8. Oktober 1789 verkaufte er es an die Universität gegen eine Leibrente. Man sieht unter den, leider nicht sehr geräumig, in Schränken aufbewahrten Apparaten und Instrumenten mehrere Werke sehr berühmter Meister, z. B. eine vortreffliche große elektrische Zylindermaschine aus blauem Glase, eine große Voltaische Säule aus 300 fünfzölligen Plattenpaaren von Kupfer und Zink, eine vorzügliche von Nairon und Bluot verfertigte Luftpumpe, nebst dem dazu gehörigen Apparate von Glocken und Rezipienten, eine von denselben Künstlern sehr schön verfertigte Maschine zur Erläuterung der Gesetze der Zentralbewegung und Messung der Zentrifugalkräfte, mehrere zur Statik und Hydrostatik dienliche Werkzeuge, eine Kempelensche Sprachmaschine, einen vollständigen pneumatischen Apparat, eine Menge kostbarer optischer Werkzeuge, eine Anzahl der größten jetzt existirenden Magnete (ein System von 50, 40, 25 und 4pfündigen Stäben aus Hannoverschem Gußstahl), ein Mikroskop von Plößl, einen großen galvanischen Trogapparat von

2 Ztr. Kupfer und 2 Ztr. reinem gegossenen Zink u. s. w. Durch Leitungsdrähte ist eine 3000 Fuß lange über die Stadt durch die Luft geführte galvanische Verbindung mit der Sternwarte eingerichtet.

Aus der Modellsammlung endlich, welche der letzte in den Museumsgebäuden aufbewahrte Schatz ist, heben wir nur das Modell eines großen Englischen Kriegsschiffes, eine hydraulische Maschine, eine Holländische Papiermühle, einen Theil der Londoner Westminster-Brücke und das vollständige Modell eines Bergwerkes hervor.

Von dieser Sammlung verschieden ist die Sammlung technologischer und ökonomischer Modelle, welche (von der Universität angekauft) in der Wohnung des Hofraths Hausmann aufgestellt sind.

e) Die neue Sternwarte liegt in einer mäßigen Entfernung (ungefähr eine halbe Viertelstunde) südöstlich von der Stadt vor dem Geismar-Thore, seit 1782, auf einem festen Grund und Boden, mit einer herrlichen freien Aussicht. Ihr ganz im dorischen Style gehaltener, prächtiger Bau ward im Frühjahre 1802 angefangen, aber erst (durch mancherlei Stürme jener kriegerischen Zeit oft unterbrochen) im Herbste 1816 vollendet (durch den Bau-Unternehmer Rohns). Das Hauptgebäude bildet ein 120 Fuß langes, 40 Fuß breites und 22 Fuß hohes Viereck, und hat nach Süd und Nord einen besonderen Eingang. Das mit Kupferplatten belegte Dach ist flach, und mit einem 4 Fuß hohen Gesimse schön geschliffenen und zierlich gehauenen Sandsteins umgeben. In der Mitte des Gebäudes erhebt sich über dem stark und nach Verhältniß hoch gewölbten Haupt-Eingange ein runder 14 Fuß hoher Thurm von 22 Fuß Durchmesser, mit einer kupfernen halbkugelförmigen Kuppel, welche auf starken eisernen Rollen ruht und vermittelst eines gezähnten Getriebes von Gußeisen,

in welches ein starker eiserner Hebel eingreift, herumgedreht werden kann. Von den vier großen Zimmern im Innern, deren jedes 36 Fuß Länge und 20 Fuß Breite hat, enthalten die an der Ost- und Westseite befindlichen die reiche Sammlung beweglicher Fernröhre und Teleskope, und haben an der Südseite große Flügelthüren, durch welche die Instrumente auf die Observations-Terrasse gefahren werden. In den daran liegenden Zimmern sind (seit 1821) die fixen Meridian-Instrumente aufgestellt, welche zwischen 2 Fuß dicken, ganz frei stehenden steinernen Pfeilern hängen, und die freie ununterbrochene Aussicht vom Südpunkte des Horizonts an über den Scheitelpunkt weg bis zum nördlichen Horizonte durch 12 Zoll breite Einschnitte in den Seitenmauern und dem Dache erhalten. Diese Einschnitte sind mittelst hölzerner, mit Kupfer beschlagener Klappen verschlossen, können aber durch eiserne an den Wänden versteckt hinauflaufende Getriebe leicht geöffnet werden. An die Ost- und Westseite des Hauptgebäudes stoßen nun auch Seitenflügel, in welchen sich die Wohnungen der Astronomen und des Wärters befinden. So prachtvoll und in jeder Hinsicht solid der Bau der Sternwarte ist, so reich ist auch ihr Vorrath an auserlesenen, höchst vollkommenen Instrumenten. Die Meridian-Instrumente zeichnen sich besonders aus, und man darf mit Recht die Göttinger Sternwarte zu den vollkommensten in ganz Europa zählen. So lautet das Urtheil der bewährtesten Astronomen, die sie besuchten.

Mit der Sternwarte steht das seit 1832 angelegte eisenfreie magnetische Observatorium in Verbindung, welches etwa 100 Schritt westlich von jener auf einem freien Platze sich befindet.

f) Dicht neben dem Geismar-Thore am Walle, an der Ecke von der kurzen Geismar- und Hospitalstraße, steht die

durch ihr weniger freundliches als kolossales Äußere in die Augen fallende Entbindungs-Anstalt. Schon im Jahre 1751 ward auf Hiller's Veranlassung ein Hebammen-Institut in dem Hospitale zum heil. Kreuze errichtet. Hieraus entstand nach und nach die jetzige großartige Anstalt. Das Gebäude ward 1782 angefangen und im März 1791 vollendet; im Jahre 1824 neu eingerichtet. Es enthält eine Länge von 114 Fuß, eine Tiefe von 64 Fuß, und ist aus Quadersteinen aufgeführt. Jährlich geschehen hier 120 bis 140 Entbindungen; doch dürfen in der Regel nicht mehr als 18 bis 20 Schwangere auf einmal im Hause gegenwärtig sein.

g) Das chemische Laboratorium (chemische Institut), ganz nahe beim Entbindungshause, in der Hospitalstraße, ist eine praktische Bildungs-Anstalt für angehende Chemiker. Das Haus ward im Jahre 1783 auf dem Platze des zur ehemaligen Kreuzpfarre gehörigen Gartens aufgeführt, im Jahre 1830 erweitert, und enthält außer der Wohnung des Direktors das eigentliche Laboratorium, einen geräumigen Lehrsaal, einige Zimmer zur Aufbewahrung der vorräthigen auserlesenen Geräthschaften und mehreren anderen Gelaß. Zu den vorzüglichsten und wichtigsten Instrumenten, welche das Laboratorium besitzt, gehört eine vortreffliche Elektrisirmaschine, die pneumatischen Geräthschaften, ein herrlicher Woulfischer Apparat mit den Kommunikationsröhren von Welter, eine vorzüglich schöne Abdampfschale von Platin, 354 Grammen schwer; eine Retorte von getriebenem Platin, 783 Grammen wiegend; eine Reihe von 25 Platintiegeln, wovon der größte 279 Grammen wiegt; ein geschweißtes, nicht gelöthetes, Rohr von Platin mit Stöpsel, 1¼ Fuß lang, von Flintenlaufdicke, 863 Grammen schwer; mehrere ausgezeichnete Wagen mit den dazu gehörigen Gewichten u. s. w.

h) Andere den medizinischen Wissenschaften gewidmete Anstalten sind noch: das medizinische und chirurgische Hospital, die Stadtklinik und die beiden anatomischen Theater. Unter den ersteren beiden ist besonders das chirurgische Hospital oder (wie es auch heißt) das klinische Institut für Chirurgie und Augenheilkunde merkwürdig (300 bis 400 Kranke im Semester). Es ist allein das Werk des berühmten Hofraths Langenbeck. Er stiftete es im Jahre 1807 und brachte es mit Unterstützung der Regierung dahin, daß dasselbe seit 1811 in einem sehr großen Gebäude an der Allee angelegt wurde, dicht neben dem Wohnhause seines Gründers und Leiters, womit es durch einen Zwischenbau verbunden ist. Der Arzt findet hier unter Anderen auch die seltensten und aufs Schönste gearbeiteten chirurgischen Instrumente, Maschinen und Bandagen in großer Auswahl. — Das akademische Hospital (im Semester durchschnittlich über 100 Kranke) und das medizinische (ambulatorische) Klinikum (1600 bis 1800 Kranke jährlich) stehen unter Direktion des Hofraths Conradi. — Von den beiden anatomischen Theatern liegt das ältere, bereits im Jahre 1738 erbaute und kleinere neben dem botanischen Garten in der Karspühle; das neuere, erst 1829 vollendete, bei weitem größere und ungleich schönere, am Ausgange der Allee am Walle.

i) Zu der Thierarznei-Schule, unter Leitung des Professors Lappe, ward im Jahr 1816 der Grund gelegt; das jetzige dazu bestimmte, weit ausgedehntere Gebäude vor dem Groner-Thore konnte jedoch erst im Jahre 1822 erbaut werden. Es enthält in der Mitte die Wohnung des Direktors und einen Lehrsaal; westlich davon befindet sich das zootomische Theater, auch ein Lokal mit den Skeletten der verschiedenen Hausthiere; und gegen Osten sind die

stets mit kranken Thieren aller Art angefüllten Ställe angelegt.

k) Eins der schöneren Häuser der Stadt ist auch die Universitäts-Apotheke. Gleich nach Stiftung der Akademie ließ die Landschaft sie erbauen, und schenkte sie später dann der jetzt zu einem bedeutenden Kapitale herangewachsenen Professoren-Wittwenkasse. Die Aufsicht über die Apotheke führt ausschließlich die medizinische Fakultät.

l) Der botanische Garten in Göttingen, von mehr als 17 Morgen Größe, wetteifert in jeder Beziehung mit den bedeutendsten botanischen Gärten von ganz Europa. Die erste Anlage dazu ward zwischen dem Weender- und Albani-Thore unmittelbar am Walle 1738 gemacht. Der große Haller streuete den ersten Samen in demselben aus. 1765 belief sich die Zahl der Gewächse auf ungefähr 2000, und man nahm schon damals bei der Anpflanzung derselben auf eine belehrende Zusammenstellung Rücksicht. 1769 ward das Bosquet und ein Treibhaus, und 1792 ein neues, bedeutend größeres Treibhaus angelegt. Am meisten hat der Garten seit 1802 unter Hofrath Schrader's Direktion gewonnen. Im Jahre 1827 ist wieder ein neues Treibhaus mit zwei Abtheilungen (für warme und Neuholländische Pflanzen) gebaut, in den Jahren 1828 und 1836 sind große Treibkasten angelegt. Die Zahl der jetzt darin kultivirten merkwürdigeren Gewächs-Arten beträgt mehr als 11000, die theils durch Erzielung des Samens und bedeutende Geschenke, theils durch Austausch-Verbindungen mit den vorzüglichsten Gärten von Deutschland, Frankreich, Holland, der Schweiz, Italien, Ungarn und Böhmen, Dänemark und Rußland, sowie Nord- und Süd-Amerika und West-Indien gewonnen sind. Der ganze Garten ist in die verschiedenen Haupt-Abtheilungen der Stauden-Gewächse, der zweijährigen, der jährigen, der Alpen- und

Schatten-Pflanzen, der Sumpf-, der Wasser- und der ökonomischen und offizinellen Pflanzen eingetheilt. Übrigens sind die Pflanzen auch nach dem Linneischen Systeme geordnet. Das Äußere des Gartens macht einen höchst angenehmen Eindruck; mitten durch denselben führt der Wall. In dem botanischen Garten aufgestellt ist das etwa 12000 daselbst erzogene Pflanzen enthaltende Herbarium des im Jahre 1837 verstorbenen Garten-Inspektors Fischer. (Bartling, der botanische Garten zu Göttingen im Jahre 1837.)

m) Der ökonomische Garten am Ende der Nikolai Straße ist von geringerer Erheblichkeit. Er ward im Jahre 1768 in einem Theile des Stadtgrabens angelegt und enthält im Freien alle inländische für die Ökonomie wichtige Pflanzen. Sein Gewächshaus für die Kultur ausländischer ökonomischer Pflanzen ist 1811 erbaut.

Seit dem Jahre 1832 ist in dem vormals Meisterschen Hause ein mit einem bestimmten Fonds dotirtes Universitäts-Herbarium errichtet.

n) Die Königliche Sozietät der Wissenschaften wurde am 23. Februar 1751 errichtet, und am 10. November desselben Jahrs durch eine feierliche Sitzung eingeweiht. Göttingen war die erste Universität, mit welcher ein solcher gelehrter Verein verbunden wurde. Ihre Bestimmung war: für die Erweiterung der Wissenschaften thätig zu sein, deshalb umfaßte ihr Plan alle Disziplinen, mit Ausschluß der jener nicht in gleichem Maße bedürftigen oder fähigen Theologie und Jurisprudenz. Sie hat durch ihr ausgezeichnet nützliches Wirken sehr wesentlich zur Erhöhung und Verbreitung des Ruhms der Universität beigetragen. Sie zerfällt in 3 Klassen, die mathematische, physische und historisch-philologische, und zählt die berühmtesten Gelehrten im Fache der Medizin, der Naturwissenschaften, der Mathematik, Geschichte

und Philosophie zu ihren Mitgliedern. Die wirklichen, in Göttingen vorhandenen Mitglieder müssen jährlich 6 Abhandlungen in den regelmäßigen Sitzungen vorlesen, die gesammelt und in den Kommentationen der Sozietät abgedruckt werden. Das Direktorium wechselt unter den ältesten Mitgliedern der 3 Klassen; der Sekretair aber (jetzt Blumenbach), der gleichfalls ein wirkliches Mitglied sein muß, wird permanent ernannt. Jedes Jahr geben die wirklichen Mitglieder der 3 Klassen abwechselnd die Lösung einer Aufgabe über einen wissenschaftlichen Gegenstand auf. Die Abhandlungen müssen in lateinischer Sprache geschrieben sein. Der Preis beträgt 50 Dukaten. Einem jeden Gelehrten in der Welt, mit Ausnahme der wirklichen Mitglieder, ist es erlaubt, sich darum zu bewerben. Außerdem ertheilt die Sozietät auch noch einen doppelten Preis von 12 Dukaten für die beste Beantwortung einer aufgegebenen Frage aus dem Gebiete der Ökonomie- und Polizei-, oder Kameral-Wissenschaft. Die Sozietät ist ein festes Band zwischen Göttingen und allen großen Gelehrten und gelehrten Anstalten des Auslandes. Die bekannten Göttinger »gelehrten Anzeigen«, seit 1739 bestehend, sind ein Eigenthum der Sozietät. Der Herzog von Cambridge ist seit 1802 ihr Präsident; sie zählt jetzt 8 Ehrenmitglieder, 12 einheimische wirkliche Mitglieder und 3 Assessoren, 6 auswärtige Mitglieder im Königreiche Hannover und 56 dergleichen in andern Staaten, endlich 121 Korrespondenten.

o) Die 4 Honoren-Fakultäten, welchen das Recht zusteht: akademische Würden zu ertheilen, Gutachten abzugeben, über die akademischen Preise zu erkennen, die in Göttingen von Nichtprofessoren herausgegebenen Schriften zu censiren. Sodann beaufsichtigt die theologische Fakultät das Waisenhaus, das Repetenten-Kollegium und das homiletische Seminar.

p) Der unter dem Namen »Spruch-Kollegium« bestehende Justizhof, welcher in den ihm zugesandten bürgerlichen und peinlichen Rechtsfällen entscheidet, auch Gutachten ausfertigt, besteht aus einem Direktor, einem Ordinarius und einer unbestimmten Anzahl von Mitgliedern der Juristen-Fakultät, die das Kuratorium hierzu ernennt.

q) Zu den Instituten, welche auf den Fleiß der Studirenden einen heilsamen Einfluß geäußert haben, gehört das der Preisfragen. Für jede der vier Fakultäten wurde 1784 eine goldene Medaille, 25 Dukaten werth, und 1795 noch ein Preis für die beste Predigt ausgelobt; die Vertheilung der Preise geschieht in öffentlicher Versammlung am 4. Juni.

r) Das archäologische Institut, erst seit 1830 begründet, hat seine Sammlungen auf dem Chor der vormaligen Universitäts-Kirche neben der Bibliothek.

s) Das im Jahre 1737 von Geßner gebildete, und nach dessen Tode von Heyne fortgesetzte und verbesserte philologische Seminar besteht aus 11 Seminaristen, von denen jeder während zweier Jahre ein jährliches Stipendium von 50 Rthlr. erhält; außerdem einer Anzahl Aspiranten und Zuhörer.

t) Das homiletische Seminar blüht seit 1810 besonders unter Leitung des vielfach um die Universität verdienten Konsistorialraths Pott. Die Zahl der Seminaristen ist hier unbestimmt.

u) Die Reitbahn ward bald nach Errichtung der Universität auf dem vormaligen, an der Weender-Straße gelegenen s. g. Freudenberge angelegt, auf welchem ehedem die Turniere und Freudenspiele der Herzöge gehalten wurden. Sie nimmt einen weiten Bezirk ein, und enthält eine offene und eine geschlossene Bahn.

v) Der Fechtboden ist im Hause des 1819 nach Göttingen berufenen Fechtmeisters Kastrop, nahe am Reithause.

w) Die unter der Leitung des Dr. Heinroth stehende akademische Sing-Akademie.

x) Das neue Universitätsgebäude, vulgo Aula genannt, in welchem namentlich öffentliche Hörsäle eingerichtet werden sollen, wozu bisher das 1833 zu dem Behufe von der Regierung angekaufte Meister'sche Haus an der Paulinerstraße verwendet wurde, stößt mit seiner Hauptfronte gegen den neuen Markt am Ausgange der Barfüßerstraße, ist von Rohns erbaut und bei der Säkularfeier 1837 eingeweiht worden.

y) Zu der Professoren-Witwenkasse wurde bereits 1743 der Grund gelegt; sie ist von äußerst wohlthätiger Wirksamkeit gewesen, denn sie hat mehr als starke Besoldungen, die Stellung der akademischen Lehrer gesichert. Der allmälig steigende Betrag der jährlichen Pension ist jetzt 260 Rthlr. Gold; die Kapitalien des Fonds sind auf etwa 115000 Rthlr. angewachsen; sonstige Einnahmen desselben sind die Pachtgelder der Universitäts-Apotheke und die jährlich 2 Pistolen betragenden Beiträge der Theilnehmer.

z) Die jetzt vorhandenen 204 Freitischstellen und eine Anzahl Stipendien, wozu aus öffentlichen Kassen 6413 Rthlr. erfolgen.

Die Zahl der Studirenden beträgt jetzt (Juni 1839) 664; und zwar studiren: Theologie, Hannoveraner 139, Ausländer 26; Jurisprudenz, Hannov. 139, Ausl. 81; Medizin Hannov. 124, Ausl. 67; Philosophie u. s. w. Hannov. 59, Ausl. 29; — mithin sind 461 Hannoveraner und 203 Ausländer vorhanden.

Von 1788 bis einschließlich 1797 waren durchschnittlich 749, von 1798 bis einschl. 1807 durchschn. 673, von 1808 bis einschl. 1815 durchschn. 657, von 1816 bis einschl. 1818 durchschn. 1042, von 1819 bis einschl. 1821 durchschn. 1131, von 1822 bis einschl. 1826 durchschn. 1481, von 1827 bis einschl. 1830 durchschn. 1310, von 1831 bis einschl. 1837 durchschn. 868 Studirende vorhanden. Die Universität war am besuchtesten von Ostern bis Michaelis 1823, wo 1547, am wenigsten besucht von Michaelis 1809 bis Ostern 1810, wo nur 453 Studirende gezählt wurden. Unter Hannoverscher Regierung war die geringste Zahl 508, von Michaelis 1813 bis Ostern 1814.

Die Zahl der akademischen Lehrer beläuft sich jetzt auf ungefähr 90; worunter 32 ordentliche und 12 außerordentliche Professoren (Organisation des Instituts der Privatdozenten durch die Verfügungen vom 28. März 1831, 7. Oktober 1833, 23. Januar 1835).

Von Michaelis 1734 bis dahin 1837 besaß die Universität 231 Professoren (175 ordentliche und 56 außerordentliche); die Zahl der während dieses Zeitraums inscribirten Studirenden war 39736, worunter 49 aus fürstlichem Geschlechte. — Die Gesammt-Ausgabe für die Universität beträgt jährlich 155 bis 160000 Rthlr.

2) Das seit 1830 bestehende Ober-Schulkollegium hat die obere Leitung aller nachbenannten höheren Unterrichts-Anstalten des Königreichs; wobei die Verordnung vom 11. Septbr. 1829 und die Instruktion vom 30. November 1829, die Beförderung einer möglichst sorgfältigen Bildung der studirenden Inländer und die zur Erreichung dieses Zweckes einzuführenden Maturitäts-Prüfungen betreffend: zur Richtschnur dienen.

a) Gelehrte Schulen, von welchen die Schüler unmittelbar zur Universität entlassen werden, sind die Ritter-Akademie zu

Lüneburg, das Pädagogium zu Ilfeld, die Gymnasien zu Hannover, zu Aurich, Zelle, Klausthal, Emden, Göttingen, zwei zu Hildesheim, zu Lingen, Lüneburg, Meppen, Osnabrück zwei, Stade und Verden.

Resultate der Maturitäts-Prüfungen:

			Davon erhielten das Zeugniß № 1.	№ 2.	№ 3.	Abgewiesen wurden
1830	wurden geprüft	115,	23,	36,	45,	11
1831	» »	135,	23,	72,	32,	8
1832	» »	147,	31,	94,	16,	6
1833	» »	179,	23,	124,	24,	8
1834	» »	166,	17,	118,	28,	3
1835	» »	170,	19,	129,	22,	—
1836	» »	130,	13,	105,	11,	1
1837	» »	156,	23,	118,	14,	1
1838	» »	138,	16,	107,	15,	—

b) Höhere städtische Schulen, deren obere Klassen zugleich als Progymnasien dienen, zu Hannover, Münden, Einbeck, Nordheim, Osterode, Goslar, Duderstadt, Hameln, Nienburg, Harburg, Otterndorf, Norden, Leer und Quackenbrück.

c) Sonstige städtische Schulen: in Burtehude, Dannenberg, Esens, Peine, Ülzen, Walsrode, Wittmund, Wunstorf und Zellerfeld.

Die 17 Gymnasien des Königreichs Hannover, unter welchen 3 katholische und 1 gemischtes, auch 2 Erziehungs-Anstalten, nämlich das Pädagogium zu Ilfeld und die Ritter-Akademie in Lüneburg, haben 135 ordentliche und 31 Hülfslehrer. Die Zahl der Schüler beträgt etwa 2200, welche in 99 gesonderten Klassen unterrichtet werden; die Gehalte der 135 ordentlichen Lehrer betragen in runder Summe zusammen 78,000 Rthlr., die der 31 Hülfslehrer 3300 Rthlr. Die übrigen Kosten dieser 17 Anstalten, für

Unterhaltung der Lokale, für Feuerung, Licht, Reinigung, Aufwartung, Lehrmittel, Vermögensverwaltung 2c. 2c. betragen noch ungefähr 25,000 Rthlr. Zu diesen 106,300 Rthlr. werden aus allgemeinen Landesmitteln beigetragen etwa 30,000 Rthlr. — aus den eigenthümlichen, auf Fundationen beruhenden, Mitteln der Anstalten (incl. der Fonds des Pädagogiums in Ilfeld und der Ritter-Akademie in Lüneburg) und aus den städtischen Kassen ungefähr 44,000 Rthlr.; — durch Beiträge der Schüler 32,000 Rthlr.

Die 13 höhern Stadtschulen, welche zugleich mehr oder weniger gelehrte Vorbereitungsschulen oder Progymnasien sind, und von denen ein Theil auch die untersten Elementarklassen mit umfaßt, enthalten ebenfalls über 2000 Schüler. Sie haben zusammen 71 Lehrer, einige Hülfslehrer mit eingeschlossen, deren Gehalte in runder Summe etwa 24,000 Rthlr. betragen und bei Weitem zum größten Theile aus Fundationen und städtischen Kassen, so wie aus dem Schulgelde bestritten werden. Die übrigen Unterhaltungskosten mögen auf 3 bis 4000 Rthlr. sich belaufen.

Auf den Gymnasien des Königreichs sind (wie die unter a. gelieferte Übersicht im Einzelnen ergiebt) in den 9 Jahren von 1830 bis einschließlich 1838, im Ganzen 1336 Schüler pro maturitate geprüft worden, von welchen 188 das Zeugniß № 1, 903 das Zeugniß № 2, 207 das Zeugniß № 3 erhalten haben und 38 ganz abgewiesen sind. Nach einer Durchschnittsberechnung kommen also auf das Jahr etwas mehr als 148 Abiturienten, unter welchen etwa 21 das erste, 100 das zweite, 23 das dritte Zeugniß erhalten, wogegen 4 zurückgewiesen worden.

Das Lebensalter der Geprüften verhielt sich in den Jahren 1830 bis einschließlich 1837 folgendermaßen: unter 18 Jahren

waren 35, von 18 Jahren 166, 19 Jahren 360, 20 Jahren 372, 21 Jahren 148, über 21 Jahre 117. Über die Hälfte aller Geprüften stand also in dem Alter von 19 und 20 Jahren. — Evangelische waren 1037, katholische 150, Israeliten 11.

Theologie wollten studiren 514, Rechtswissenschaft 424, Arzneiwissenschaft 170, Philologie und Philosophie 70, noch unentschieden waren 20. Es ist dabei zu bemerken, daß unter den Theologie Studirenden 88 katholische Theologen sind, daß sich also weit über die Hälfte aller katholischen Abiturienten der Theologie gewidmet haben; sowie daß unter den Theologen keine ganz geringe Anzahl solcher sich befindet, welche Philologie mit der Theologie zu verbinden die Absicht hatten.

Für das Schulamt sind in den 8 Jahren von 1831 bis incl. 1838 bei der wissenschaftlichen Prüfungs-Commission in Göttingen 104 Kandidaten geprüft worden, von welchen bis jetzt kaum zwei Drittel, nämlich 68, eine Anstellung gefunden haben, 36 aber noch ohne Anstellung sind. Da regelmäßig jährlich nur etwa 4 bis 5 Vakanzen eintreten, ergiebt sich, daß auch für dieses Fach zu viele Bewerber sich finden.

3) Lehranstalten für einzelne Zweige der Wissenschaften und besondere Zwecke sind (außer den bereits erwähnten Gewerbeschulen):

a) Die chirurgische Schule zu Hannover, seit 1825, jetzt von etwa 20 Schülern besucht.

b) Das Institut zur Heilung von armen Augenkranken daselbst, von dem Leibchirurgus Dr. Holscher errichtet.

c) Die Entbindungs-Lehranstalten zu Celle (1784), Emden (1820), Hannover (1780), Hildesheim (1816), Osnabrück (1824).

d) Die Thier=Heilschulen zu Hannover und Göttingen.

e) Die Prediger=Seminarien zu Hannover (1816), Hildesheim (katholisch, 1777) und zu Loccum.

f) Die Schullehrer=Seminarien zu Alfeld (1813), Hannover (1751), Osnabrück (1824) und Stade, sämmtlich für evangelische Lehrer, in Hildesheim und Osnabrück unter dem Namen Normalschulen für katholische Schullehrer.

g) Das Taubstummen=Institut zu Hildesheim, welches seit 1829 besteht und gegenwärtig 42 Zöglinge enthält.

h) Eine Blinden=Unterrichts=Anstalt ist in der Errichtung begriffen (um die Gründung Beider hat der Pastor prim. Schläger in Hameln große Verdienste).

i) Eine Berg= und Forstschule befindet sich in Klausthal.

k) Militairische Lehranstalten, von welchen besonders die Militair=Akademie in Hannover hervorzuheben ist.

Töchter= und Industrieschulen sind an vielen Orten; die bestehenden Bibelgesellschaften und die Missionsvereine haben den Zweck, zur sittlichen Bildung beizutragen; sogenannte niedere Bürgerschulen gibt es in allen Städten und Flecken.

4) Landschulen sind etwa 3500 vorhanden. Nähere Auskunft über die Zahl der Schulstellen, die Dotirung derselben und die Zahl der Schulkinder in den einzelnen Landestheilen, auch nach dem Glaubensbekenntnisse getrennt, liefert nachstehende Übersicht.

Tabellarische Übersicht

über den Bestand der Landschulen.

	Anzahl der Schulkinder.	Anzahl der Schulstellen.	Dienst-Einkommen: Grundstücke. Flächengehalt. Morgen	□R	Geldanschlag der Grundstücke. ℔	ℳ	₰	Naturalien aller Art excl. Reihetisch, nach dem Anschlagswerthe. ℔	ℳ	₰
I. Landdrostei Hannover.										
Hauptschulen, a. evangelische:										
1) im Fürstenthum Kalenberg . .	18190	197	1218	57	4569	2	—	4457	2	3
2) in der Grafschaft Hoya . . .	8841	76	462	75	1639	21	9	2332	14	7
3) in der Grafschaft Diepholz . .	984	12	87	101	321	21	1	398	17	10
b. katholische . .	363	3	2	90	9	—	—	18	16	—
Nebenschulen, a. evangelische:										
1) im Fürstenthum Kalenberg . .	6362	142	352	77	1432	15	1	1034	23	[illegible]
2) in der Grafschaft Hoya . . .	7730	138	396	6	1065	19	2	918	21	1
3) in der Grafschaft Diepholz . .	2092	28	93	91	339	23	—	223	9	1
b. katholische . .	382	7	—	30	1	—	—	17	18	—
	44944	603	2614	47	9379	6	1	9402	2	[illegible]

xcl. Wohnung und Feuerung für die Schulstube.

Geldwerth des Reihetisches.			Schulgeld. Überhaupt.			Schulgeld. Vergleichende Übersicht des Durchschnitts-Maximi und Minimi des jährlichen effectiven Betrages des Schulgeldes für ein Kind. Maximum.			Minimum.		Sonstige baare Geld-Einnahmen aus Ärarien, von Gemeinden, an Accidenzien u. s. w.			Summa des Dienst-Einkommens. Überhaupt.			Summa des Dienst-Einkommens. Für eine Schulstelle im Durchschnitte.		
Rthl.	gr.	pf.	Rthl.	gr.	pf.	Rthl.	gr.	pf.	gr.	pf.	Rthl.	gr.	pf.	Rthl.	gr.	pf.	Rthl.	gr.	pf.
—	—	—	13853	12	6						11215	18	4	34095	11	1	173	1	9
—	—	—	5600	17	—	5	5	5	5	3	3535	6	5	13108	11	9	172	11	6
—	—	—	679	18	1						456	21	8	1857	6	8	154	18	7
—	—	—	201	4	—	2	—	—	5	11	224	18	10	453	14	10	151	4	11
300	—	—	4811	8	5						625	7	10	8204	7	—	58	4	6
297	21	4	4991	20	11	1	7	3	8	8	441	3	—	7715	13	6	55	12	2
25	—	—	1403	14	10						54	4	1	2046	3	—	73	1	10
15	—	—	134	18	—	—	17	—	7	—	15	—	—	183	12	—	26	5	2
637	21	4	31676	17	9	—	—	—	—	—	16568	8	2	67664	7	10	112	5	1

	Anzahl der Schulkinder.	Anzahl der Schulstellen.	Dienst-Einkommen: Grundstücke. Flächengehalt. Morgen	QR	Geldanschlag der Grundstücke. Thl	gGr	Pf	Naturalien aller Art excl. Reihetisch, nach dem Anschlagswerthe. Thl	gGr	Pf
II. Landdrostei Hildesheim.										
Hauptschulen, a) evangelische:										
1) im Fürstenthum Göttingen . .	10835	129	576	79	1766	10	—	3099	22	1
2) » » Grubenhagen	6071	58	220	113	774	4	10	1511	3	4
3) auf dem Harz	2311	24	48	46	101	—	—	—	—	—
4) im Fürstenthum Hildesheim .	13591	189	1175	119	3985	12	8	3281	11	6
5) in der Grafschaft Hohnstein .	757	16	82	111	214	20	—	487	5	6
b) katholische:										
1) auf dem Eichsfelde	2584	24	63	101	174	3	9	820	22	2
2) im Fürstenthum Hildesheim .	2778	53	172	68	595	1	8	431	19	2
3) in den Städten {Göttingen, Goslar, Hildesheim}	552	9	—	52	4	12	—	12	—	—
Nebenschulen, a) evangelische:										
1) im Fürstenthum Göttingen . .	2736	61	169	104	524	16	4	831	20	6
2) » » Grubenhagen	1032	20	42	7	156	6	—	234	5	6
3) auf dem Harz	143	5	15	74	78	17	9	—	—	—
4) im Fürstenthum Hildesheim .	1497	39	51	6	222	9	—	278	20	6
5) in der Grafschaft Hohnstein .	72	2	25	45	89	20	—	35	1	—
b) katholische:										
1) auf dem Eichsfelde	505	9	16	42	53	14	—	204	1	—
2) im Fürstenthum Hildesheim .	747	22	16	17	63	2	3	40	—	—
3) in den Städten {Göttingen, Goslar, Hildesheim}	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	46211	660	2678	24	8804	6	3	11268	12	3
III. Landdrostei Lüneburg.										
Hauptschulen, a) evangelische .	20734	272	1567	108	4651	2	9	13304	5	[illegible]
b) katholische .	35	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Nebenschulen, a) evangelische .	18709	554	1877	95	4341	17	7	2987	3	[illegible]
b) katholische .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	39178	827	3445	83	8992	20	4	16291	8	9

excl. Wohnung und Feuerung für die Schulstube.

Geldwerth des Reihetisches.			Schulgeld. Überhaupt.			Schulgeld. Vergleichende Übersicht des Durchschnitts-Maximi und Minimi des jährlichen effektiven Betrages des Schulgeldes für ein Kind. Maximum.			Minimum.		Sonstige baare Geld-Einnahmen aus Ärarien, von Gemeinden, an Accidenzien u. s. w.			Summa des Dienst-Einkommens. Überhaupt.			Summa des Dienst-Einkommens. Für eine Schulstelle im Durchschnitte.		
Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.
—	—	—	6211	20	11						5340	20	7	16419	1	7	127	6	8
—	—	—	3990	14	8						3368	2	4	9644	1	2	166	6	8
—	—	—	2311	9	4	3	—	—	2	5	3233	—	4	5645	9	8	235	5	9
—	—	—	9392	16	8						9767	1	7	26426	18	5	139	19	8
—	—	—	212	—	—						620	3	11	1534	5	5	95	21	4
—	—	—	1173	13	1						1441	7	7	3609	22	7	150	9	11
—	—	—	1369	14	8	3	8	—	3	—	5760	13	1	8157	—	7	153	21	9
—	—	—	511	11	8						1457	9	9	1985	9	5	220	14	5
—	—	—	1635	12	—						1353	10	10	4345	11	8	71	5	8
—	—	—	655	13	11						729	—	11	1775	2	4	88	18	1
—	—	—	143	8	—	1	10	8	6	—	541	19	2	763	20	11	151	18	7
—	—	—	864	16	2						1885	4	8	3251	2	4	83	8	8
—	—	—	24	—	—						53	4	—	202	1	—	101	—	6
—	—	—	227	—	—	1	1	—	1	11	258	7	8	742	22	8	82	13	2
—	—	—	427	16	—						2113	22	4	2644	16	7	120	5	1
—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	29150	23	1	—	—	—	—	—	37923	8	9	87147	2	4	132	1	—
25	—	—	15178	10	6	5	1	9	2	8	9243	18	10	42402	13	8	155	21	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	147	16	5	147	16	5	147	16	5
1449	12	8	13155	11	2	2	14	1	2	—	2523	8	6	24457	5	1	44	3	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1474	12	8	28333	21	8	—	—	—	—	—	11914	19	9	67007	11	2	81	—	7

	Anzahl der Schulkinder.	Anzahl der Schulstellen.	Dienst-Einkommen: Grundstücke. Flächengehalt. Morgen	□R	Geldanschlag der Grundstücke. Thlr	gGr	₰	Naturalien aller Art excl. Reihetisch nach dem Anschlagswerthe. Thlr	gGr	₰
IV. Landdrostei Stade.										
Hauptschulen, a) evangelische:										
1) im Bezirke des Königlichen Konsistorii zu Stade.	12541	139	1211	6	3135	23	8	2352	5	5
2) im Bezirke des Königlichen Konsistorii des Landes Hadeln.	828	11	58	81	198	17	—	1	2	—
b) katholische:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nebenschulen, a) evangelische:										
1) im Bezirke des Königlichen Konsistorii zu Stade.	13380	500	704	68	1774	13	1	1330	2	5
2) im Bezirke des Königlichen Konsistorii des Landes Hadeln.	390	8	—	2	—	16	—	—	—	—
b) katholische:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	32139	658	1974	37	5109	21	9	3683	10	1
V. Landdrostei Osnabrück.										
Hauptschulen, a) evangelische:										
1) in der Grafschaft Bentheim.	1335	17	81	18	332	1	3	448	20	5
2) in Emsbühren und Lingen.	178	5	11	23	54	3	8	160	7	5
3) im Kreise Meppen.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4) im Fürstenthum Osnabrück.	7106	42	200	59	535	4	11	670	18	5
b) katholische:										
1) in der Grafschaft Bentheim.	340	4	3	31	20	23	—	37	8	—
2) in Emsbühren und Lingen.	340	4	—	—	—	—	—	26	16	—
3) im Kreise Meppen.	2704	24	39	7	41	20	11	126	23	1
4) im Fürstenthum Osnabrück.	5582	44	105	95	253	1	4	230	15	11
Nebenschulen, a) evangelische:										
1) in der Grafschaft Bentheim.	1259	42	—	—	—	—	—	—	—	—
2) in Emsbühren und Lingen.	70	6	34	62	67	12	10	170	—	5
3) im Kreise Meppen.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4) im Fürstenthum Osnabrück.	4453	60	148	55	330	22	10	112	16	1
b) katholische:										
1) in der Grafschaft Bentheim.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2) in Emsbühren und Lingen.	373	7	5	49	9	17	—	4	—	—
3) im Kreise Meppen.	4334	84	8	60	13	—	—	7	22	4
4) im Fürstenthum Osnabrück.	3519	44	83	117	161	—	2	41	15	6
	31593	383	721	96	1819	11	11	2037	20	1

…xcl. Wohnung und Feuerung für die Schulstube.

Geldwerth des Reihetisches.			Schulgeld. Überhaupt.			Schulgeld. Vergleichende Übersicht des Durchschnitts-Maximi und Minimi des jährlichen effectiven Betrages des Schulgeldes für ein Kind. Maximum.			Minimum.		Sonstige baare Geld-Einnahmen aus Ärarien, von Gemeinden, an Accidenzien u. s. w.			Summa des Dienst-Einkommens. Überhaupt.			Summa des Dienst-Einkommens. Für eine Schulstelle im Durchschnitte.		
Rthl.	Sgr.	Pf.	Rthl.	Sgr.	Pf.	Rthl.	Sgr.	Pf.	Sgr.	Pf.	Rthl.	Sgr.	Pf.	Rthl.	Sgr.	Pf.	Rthl.	Sgr.	Pf.
—	—	—	11542	12	4	4	10	7	6	8	6875	6	—	23905	23	8	171	23	8
—	—	—	783	—	—						1159	18	2	2142	13	2	194	18	8
—	—	—	—	—	—						—	—	—	—	—	—	—	—	—
596	23	—	12938	22	2	2	—	11	3	7	633	8	1	18273	20	9	36	13	2
—	—	—	441	22	4						117	11	5	560	1	9	70	—	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
596	23	—	25706	8	10						8785	19	8	44882	11	4	68	5	1
16	—	—	822	1	—	2	8	4	2	11	711	11	5	2330	10	1	136	12	3
—	—	—	159	23	4						493	6	1	867	16	6	173	12	11
—	—	—	—	—	—						—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	8425	12	9						2668	16	1	12300	4	5	292	20	8
—	—	—	126	21	10	1	16	2	1	11	120	23	6	306	4	4	76	13	1
—	—	—	169	8	—						307	8	—	503	8	—	125	20	—
—	—	—	1687	12	8						972	15	4	2829	—	—	117	21	—
—	—	—	6320	20	5						2690	—	9	9494	14	5	215	18	10
503	19	3	655	3	4	1	6	5	4	11	123	19	9	1282	18	4	30	13	—
—	—	—	71	22	11						138	1	8	447	14	1	74	14	4
—	—	—	—	—	—						—	—	—	—	—	—	—	—	—
22	16	3	4975	10	10						588	6	5	6030	—	5	100	11	2
—	—	—	—	—	—						—	—	—	—	—	—	—	—	—
168	—	—	189	2	2	1	13	10	9	—	103	10	2	474	5	4	68	—	9
25	—	—	2591	12	11						402	9	4	3039	20	7	37	9	1
—	—	—	3889	10	9						650	8	10	4742	11	3	107	18	10
135	11	6	30084	18	11	—	—	—	—	—	9970	17	4	44648	7	9	116	13	10

	Anzahl der Schulkinder.	Anzahl der Schulstellen.	Dienst-Einkommen							
			Grundstücke.					Naturalien aller Art excl. Reihetisch nach dem Anschlagswerthe.		
			Flächengehalt.		Geldanschlag der Grundstücke.					
			Morgen	QR	Thlr	Gr	Pf	Thlr	Gr	Pf
VI. Landdrostei Aurich.										
Hauptschulen, a) evangelische	14844	174	3119	33	6965	8	8	1886	—	4
b) katholische	189	2	—	—	—	—	—	—	—	—
Nebenschulen a) evangelische	5126	119	146	27	314	12	6	82	4	6
b) katholische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	20159	295	3265	60	7279	21	2	1968	4	10
Wiederholung.										
I. Landdrostei Hannover	44944	603	2614	47	9379	6	1	9402	2	6
II. » Hildesheim	46211	660	2678	24	8804	6	3	11268	12	3
III. » Lüneburg	39478	827	3445	83	8992	20	4	16291	8	9
IV. » Stade	32139	658	1974	37	5109	21	9	3683	10	1
V. » Osnabrück	31593	383	721	96	1819	11	11	2037	20	1
VI. » Aurich	20159	295	3265	60	7279	21	2	1968	4	10
im Königreich	214524	3426	14699	107	41385	15	6	44651	10	6

xcl. Wohnung und Feuerung für die Schulstube.

Geldwerth des Reihetisches			Schulgeld. Überhaupt.			Schulgeld. Vergleichende Übersicht des Durchschnitts-Maximi und Minimi des jährlichen effektiven Betrages des Schulgeldes für ein Kind. Maximum.			Minimum.		Sonstige baare Geld-Einnahmen aus Ärarien, von Gemeinden, an Accidenzien u. s. w.			Summa des Dienst-Einkommens. Überhaupt.			Summa des Dienst-Einkommens. Für eine Schulstelle im Durchschnitte.		
Thlr	Sgr	Pf	Thlr	Sgr	Pf	Thlr	Sgr	Pf	Sgr	Pf	Thlr	Sgr	Pf	Thlr	Sgr	Pf	Thlr	Sgr	Pf
125	15	—	18203	7	6	3	—	8	11	8	5094	1	7	32274	9	1	185	11	8
—	—	—	155	—	—	—	—	—	—	—	300	—	—	455	—	—	227	12	—
1832	1	2	4484	20	10	2	8	7	3	1	752	—	3	7465	15	3	62	17	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1957	16	2	22843	4	4	—	—	—	—	—	6146	1	10	40195	—	4	136	6	1
637	21	4	31676	17	9	—	—	—	—	—	16568	8	2	67664	7	10	112	5	1
—	—	—	29150	23	1	—	—	—	—	—	37923	8	9	87147	2	4	132	1	—
474	12	8	28333	21	8	—	—	—	—	—	11914	19	9	67007	11	2	81	—	7
596	23	—	25706	8	10	—	—	—	—	—	8785	19	8	44882	11	4	68	5	1
735	11	6	30084	18	11	—	—	—	—	—	9970	17	4	44648	7	9	116	13	10
957	16	2	22843	4	4	—	—	—	—	—	6146	1	10	40195	—	4	136	6	1
102	12	8	167795	22	7	—	—	—	—	—	91309	3	6	351544	16	9	102	14	8

Nach diesen im Jahre 1826 eingezogenen Notizen gehörten von den damals vorhandenen 3426 Elementar-Schulstellen, 3085 der evangelischen, 341 der katholischen Konfession an. Aus der vorenthaltenen Tabelle ergiebt sich zwar, daß (mit Ausschluß der Wohnung und Feuerung für die Schulstube) auf jede einzelne Schulstelle eine Durchschnitts-Einnahme von etwa 102 Rthlr. fallen würde; allein die Vertheilung ist so ungleich, daß das Einkommen im Jahre 1826 betrug:

bei	436	Stellen	unter 26 Rthlr.	
»	735	»	26 bis 50 Rthlr.	
»	479	»	51 » 75 »	
»	390	»	76 » 100 »	
»	1386	»	mehr als 100 Rthlr.	

Seit jener Zeit sind die betreffenden Behörden eifrig und mit Erfolg bemüht gewesen, die pekuniaire Lage der Elementar-Schullehrer zu verbessern; von vielen Gemeinden sind rühmliche Anstrengungen dazu gemacht und seit 1834 hat die Ständeversammlung zu gleichem Zwecke jährlich 3800 Rthlr. bewilligt.

Die Zahl der die Elementarschulen besuchenden Kinder belief sich im Jahre 1826 auf 214524, bei einer Gesammt-Bevölkerung des Königreichs von etwa 1,600000 Menschen. Kann man nun annehmen, daß die am 1. Juli 1839 Statt findende Zählung eine Bevölkerung von mindestens 1,720000 Seelen ergeben wird, so dürfte die jetzige Zahl der Elementarschulkinder wenigstens 232000 betragen und die Zahl der alle Schulen des Königreichs Besuchenden, auf 250000 oder den 7ten Theil der sämmtlichen Bewohner, anzuschlagen sein.

Das Volksschulwesen hat in neuerer Zeit bei uns sehr wichtige und zweckmäßige Verbesserungen erfahren, wozu vorzüglich die sorgfältige Auswahl tüchtiger Lehrer wesentlich beigetragen hat; namentlich haben die musterhaft eingerichteten Seminarien dergleichen geliefert.

Der Verfasser darf nicht besorgen der Parteilichkeit für sein Heimathsland überwiesen zu werden, wenn er behauptet, daß in fast allen Theilen des Königreichs die Bildung des Volks jeden nur wünschenswerthen Fortschritt gemacht hat, daß ferner mit verhältnißmäßig wenigen Ausnahmen, die Bewohner Hannovers auf einer Stufe der geistigen Kultur stehen, welche außerhalb Deutschland so allgemein selten, innerhalb unseres Vaterlandes aber mindestens nicht höher gefunden wird.

Die Gesetzgebung für die Elementarschulen ist eben so verschiedenartig in den einzelnen Landestheilen, als in den meisten unzureichend und nicht mehr zweckmäßig. Um diesem Übelstande abzuhelfen, legte die Regierung unter dem 9. Mai 1836 den allgem. Ständen einen Gesetzentwurf, die Verbesserung des Volksschulwesens betreffend, vor (Aktenstücke der allgem. Ständeversammlung 1834. S. 215); über welchen zwar eine ständische Kommission ausführlich berichtet hat, der jedoch der Beschlußnahme der Ständeversammlung noch entbehrt.

Die Staatskassen tragen zu den Kosten des Schulwesens (die Lehranstalten für einzelne Zweige des Wissens und besondere Zwecke ungerechnet) jährlich etwa 60000 Rthlr. bei.

5) Sammlungen für Wissenschaft und Kunst sind außer in Göttingen und Hannover, als Privat-Eigenthum in mehreren anderen Städten vorhanden. Unter den Bibliotheken sind hervorzuheben:

a) Die Königliche Bibliothek in Hannover etwa 80000 Bände und 2000 Handschriften enthaltend.

b) Die Sozietätsbibliothek in Hannover mit ungefähr 25000 Bänden. Eine vortreffliche Auswahl Alles dessen, was im Reiche der schönen Wissenschaften erscheint, mit Ausschluß des Strengwissenschaftlichen; auch besonders reich an Memoiren. Über dieses Institut, wie man es selten so findet, ist viel Vortheilhaftes zu sagen.

c) Die Bibliothek der Königlichen Justiz-Kanzlei in Hannover, ausschließlich juristisch, aber in diesem Fache sehr bedeutend.
d) Die Bibliothek der anatomischen Schule in Hannover, ansehnlich.
e) Die Bibliothek der naturforschenden Gesellschaft in Hannover, recht gute Sachen enthaltend.
f) Die Raths-Bibliothek in Hannover.
g) Die Bibliotheken der Kreuz- und Ägidien-Kirchen in Hannover.
h) Die Bibliothek der Großloge des Königreichs Hannover.
i) Die Bibliothek des Prediger-Seminars zu Hannover, in welche die bedeutende Bibliothek des verstorbenen Ober-Konsistorialraths Sextro jetzt übergegangen ist.
k) Die Bibliothek des Lyzeums zu Hannover, in allen Fächern reich bedacht.
l) Die gegen 6000 Bände starke, sehr ausgewählte Bibliothek der höheren Gewerbeschule.
m) Die jetzt sich bildenden Bibliotheken des Gewerbe-Vereins, des historischen Vereins, des Gartenbau-Vereins und der höheren Bürgerschule.
n) Die Beverinische oder Dom-Bibliothek in Hildesheim.
o) Die Bibliothek St. Michaelis, zur Ritter-Akademie gehörig, in Lüneburg.
p) Die Bibliothek auf dem Saale der großen Kirche zu Emden.
q) Die Bibliothek des Königlichen Oberappellations-Gerichts zu Celle.
r) Die Bibliothek des Pädagogiums zu Ilfeld.

Zu den bekanntesten Privat-Bibliotheken sind in Hannover zu zählen:

a) Die Bibliothek Sr. Majestät des Königs, circa 7000 bis 8000 Bände, reich vorzüglich an kriegswissenschaftlichen und Werken der Memoiren-Literatur.

b) Die von Arnswaldtsche Bibliothek, in fast allen Sprachen und vielen Fächern so ausgezeichnet, wie man sie selten bei Privaten findet.

c) Die fideikommissarische Bibliothek des Freiherrn von Grote, vorzüglich an Antiquitäten sehr reich.

d) Die für französische Memoiren, neuere Geschichte und Politik sehr gute Büchersammlung des Ober-Justizraths von Werlhoff.

e) Die an schönwissenschaftlichen Werken in fast allen Europäischen Landessprachen und in der neueren Philosophie reiche Büchersammlung des ersten Bibliothek-Sekretairs Siemsen.

f) Die besonders an medizinischen Werken reiche Bibliothek des Leibchirurgus Dr. Holscher.

g) Die Bibliothek des Verfassers dieses, fast 7500 Bände begreifend, ziemlich vollständig an Werken über das Königreich Hannover, auch vorzüglich eine Menge statistischer, geschichtlicher, landwirthschaftlicher, gewerblicher und Handels-Schriften enthaltend.

---

6) Erst in neuerer Zeit hat sich ein regeres Streben für Belebung und Förderung der schönen Künste in unserem Königreiche kund gegeben. Vorzüglich war es die bildende Kunst, die, obwohl durch einen berühmten Meister, den Hofmaler Ramberg vertreten, früher nur eine geringe Anzahl von Kennern und Freunden zählte. Einen allgemeineren Eingang verschaffte derselben erst die im Jahre 1832, unter dem Protektorate des damaligen Vizekönigs, Herzogs von Cambridge, erfolgte Begründung eines Kunst-Vereins, seit dessen Bestehen ein wärmeres Interesse für die Malerei sichtbarlich hervorgetreten

ist. Der Kunst-Verein zählt zwischen 1900 und 2000 Aktionaire, und veranstaltet alljährlich eine öffentliche Ausstellung von Werken lebender Meister, und zwar, seit den letzten drei Jahren, aller Länder und Schulen, während bis dahin nur Deutsche Kunstwerke vorkamen. Die Erweiterung der Verbindungen des Kunst-Vereins nach Außen hin und die noch immer im Steigen begriffenen günstigen Resultate seiner Wirksamkeit, scheinen dessen Bestehen zu sichern.

Von der früher nicht unbedeutenden Gemälde-Gallerie in dem vormals Gräflich Wallmodenschen, jetzt Georgen-Garten, sind nur noch einige Überbleibsel vorhanden, indem die Mehrzahl der besseren Gemälde durch Verkauf nach verschiedenen Seiten hin zerstreut ist. Ansehnliche Kunstschätze enthält die Gemälde-Sammlung der Grafen von Stolberg zu Söder, und nicht minder findet man in der Hausmannschen Sammlung zu Hannover treffliche Werke berühmter älterer Meister, sowie eine äußerst reichhaltige Sammlung von Handzeichnungen neuerer Maler. Beide Gallerien stehen durch die Bereitwilligkeit ihrer Besitzer Fremden wie Einheimischen zur Ansicht offen. Die zum Theil höchst sinnreichen Dekorationen und Fresko-Malereien im Königlichen Residenzschlosse zu Hannover, von Jacobs, die Skulpturen daselbst von A. von Bandel (welcher Künstler von Hannover aus sein großartigstes Unternehmen: das Hermanns-Denkmal, leitete und hier das Modell dazu schuf); sowie das al fresco gemalte große Altarbild in der Schloßkapelle von Professor Oesterley, sind hier vorzugsweise zu erwähnen. Der letztere rühmlich bekannte Meister vertritt die Interessen der bildenden Kunst an der Universität zu Göttingen. Osterwald hat, namentlich durch seine Skizzen zu den Kunstblättern, zu Gellerts Fabeln und zu Knigges Reise nach Braunschweig, Beweise eines ungewöhnlichen Talents gegeben; unter den Portraitmalern möchte Reichmann den ausgebreitetsten Ruf haben.

Lithographische Anstalten besitzen Baumgarte, Flebbe, Giere, Hornemann, Niebour und Schwab in Hannover; Niebour in Hameln; E. Rittmüller in Göttingen; Weichelt Erben in Osterode; Lax in Hildesheim; Tepe und Westermann in Osnabrück; Jansen in Meppen; Gebrdr. Linde in Nordhorn; Müller in Leer. Größeren Umfang haben nur die Etablissements von Giere, Hornemann und Rittmüller, besonders das Letztere.

Etablissements für den Kupferstich und Kupferdruck besitzen in Hannover: Giere Witwe und Sohn, Hornemann, Obermüller und Steffen; in Göttingen: Riepenhausen, Grape, Lödel und Besemann; Kupferstecher sind: Lüdemann, Schmidt, Schwab in Hannover; mit dem Kupferdrucke beschäftigen sich Heyne und Nagel. Besonders zu erwähnen sind noch die, mit dem Stich der vortrefflichen Karte des Königreichs Hannover von Pape beschäftigten Künstler H. Wolf, W. Brose und Wild jun. Ein Hannoveraner, Busse, bildet sich, von der Regierung unterstützt, in Italien für die Kupferstecherkunst aus.

Die Architektur.

Diese war in den das Königreich Hannover bildenden Provinzen gegen andere Länder, bis vor ein paar Dezennien, nicht zu gleicher Ausbildung vorgeschritten. Eine fast 100jährige Abwesenheit der Regenten war hauptsächlich Schuld, daß der zur Zeit des Kurfürsten Ernst August begonnene Aufschwung der Baukunst neben anderen Künsten und Wissenschaften, fast gänzlich in Ruhestand gerieth. In Hannover suchte man allein die nothwendigsten Bedürfnisse bei dem Bau von Wohnungen und anderen öffentlichen Anlagen zu befriedigen und sah alle übrigen Ausschmückungen als unnütz oder entbehrlich an, und

obwohl die Hannoveraner einer gewissen Wohlhabenheit sich von jeher zu erfreuen hatten, so konnten dennoch bei solchen Ansichten begreiflich weder großartige noch durch ästhetische Formen sich auszeichnende Werke der Architektur gedeihen, und eine stiefmütterliche Behandlung dieses Zweiges der bildenden Kunst ließ sich nicht verkennen. So war außer den älteren Anlagen in Herrenhausen nebst der dortigen großen Fontaine, und dem Leibnitzschen Monumente in Hannover, welches dem Eifer des verstorbenen Hofraths Ramberg (Vater des jetzigen Hofmalers) seine Entstehung verdankt, vor der Invasion der Franzosen fast keine andere Sehenswürdigkeit in architektonischer Hinsicht weder in Hannover noch in anderen Städten; außer etwa in der Universitätsstadt Göttingen; ferner einzelne kirchliche und städtische Gebäude aus älterer Zeit z. B. in Hameln, Hildesheim, Verden, Osnabrück, Emden. Den ungünstigsten Einfluß übte außerdem die 10jährige Fremdherrschaft aus, während welcher Zeit durchaus an keine Neubauten gedacht werden konnte, da kaum die Unterhaltung des Bestehenden erlangt wurde. Viel war deshalb nachzuholen, und wirklich begann im Jahre 1814 — also seit den letzten 25 Jahren — ein regeres Bestreben, anderen Staaten in dieser Hinsicht nachzukommen.

Die Architekten: der verstorbene Kloster- und Universitäts-Baumeister Müller in Göttingen und der jetzige Ober-Hofbaurath Laves zu Hannover haben in dieser Beziehung das Verdienst, zuerst einen geläuterten Styl bei architektonischen Werken im hiesigen Lande eingeführt zu haben. Beide, Schüler des berühmten Ober-Baudirektors Jussau in Kassel, haben davon mehrfache Beweise abgelegt. Der Universitäts-Baumeister Müller hat aus der ehemaligen Universitäts-Kirche zu Göttingen den großen Bibliotheksaal, dann die dortige Sternwarte und das Gewächshaus im botanischen Garten erbaut. Durch den Ober-Hofbaurath Laves ist hauptsächlich die Restauration des Herren-

häuser Schlosses sowie die des Residenzschlosses in Hannover ausgeführt; ferner sind durch ihn eine große Menge Privatgebäude in und um Hannover von gefälligem reineren Baustyl errichtet. Ihm darf die allgemeinere Einführung des Massivbaues besonders zugeschrieben werden; die von ihm erbaute neue Façade des Königlichen Residenzschlosses im edlen römischen Style mit großartigem Portikus von Korinthischen Säulen in guter Proportion ist von Kennern als gelungen anerkannt. Nicht minder wird die innere Einrichtung und Dekoration des Schlosses wegen Überwindung der in den vielen Unregelmäßigkeiten des Lokals liegenden Schwierigkeit sehr gerühmt, und wird dabei besonders der erneuerten Schloßkirche, des hergestellten Rittersaales, und neu erbauten Tanzsaales gedacht werden müssen. Die mit dem gedachten Schlosse in genaue Verbindung zu setzende großartige Anlage des Waterloo=Platzes ist ebenfalls nach dem Entwurfe des gedachten Architekten ausgeführt, wie das am Ende diesen Platzes stehende durch mehrere architektonische Eigenthümlichkeiten sich auszeichnende Waterloo=Monument, ganz sein Werk ist.

Die an beiden Seiten des Waterloo=Platzes befindlichen Kasernen sind (von Ebeling) unter der Hauptleitung des Oberbauraths Hagemann erbaut, welcher den Domainen=Kammer=Kloster=Kammer=, und Militair=Bauten vorsteht; unter dessen, Ober=Aufsicht auch das neue Universitätsgebäude zu Göttingen errichtet ist. Nach seinen Vorschlägen sind auf den Domainen und Klostergütern eine Menge der zweckmäßigst eingerichteten und auch in architektonischer Hinsicht ausgezeichneten Gebäude errichtet; unter seiner obern Leitung sind eine bedeutende Zahl von geschmackvollen Dienstwohnungen entstanden; die letzteren Jahre vorzüglich haben mehrere sehenswerthe Kasernen gebracht.

Die kirchlichen Bauten, von denen gleichfalls in mehreren Theilen des Landes in neuerer Zeit sehr lobenswerthe und zum Theil ausgezeichnete Leistungen geschehen sind, stehen unter

Leitung der Konsistorial-Baumeister, unter denen Hellner namentlich zu bezeichnen ist.

Das Gebäude der höheren Gewerbeschule an der Georgsstraße zu Hannover ist durch den Architekten Ebeling (Lehrer der Baukunst an diesem Institute) errichtet. Es ist dieses Haus in florentinischem Geschmacke erbaut, imponirt durch seine Größe und zeichnet sich durch richtige Auffassung des Styles in allen Details sehr vortheilhaft aus.

Das Krankenhaus der Residenzstadt in der Vorstadt Linden, durch den Stadtbaumeister Andreae im Byzantischen Style angelegt, ist unter unsere bemerkenswerthesten Bauwerke zu zählen; auch das städtische Schützenhaus zeugt von gutem Geschmack.

Von dem Architekten Stremme in Hannover, welcher einen Konkurrenzpreis gewann, sind einige auch in architektonischer Hinsicht ausgezeichnete Fabrik-Anlagen zu nennen.

Zu den merkwürdigsten Brückenbauten gehören die so eben vollendete Kettenbrücke über die Weser bei Hameln; eine steinerne Brücke, welche die Chaussee von der Hube nach Einbeck über ein Thal trägt: beide von der Wegbau-Verwaltung ausgeführt; die steinerne Weserbrücke zu Nienburg; eine hölzerne Brücke über den Hannoverschen Stadtgraben führend, deshalb bemerkenswerth, weil sie die erste Anwendung eines vom Ober-Hofbaurath Laves erfundenen neuen Konstruktions-Systems ist, nach welchem Brücken, Dachwerke, große Leitern ꝛc. mit bedeutender Kosten-Ersparung hergestellt werden können und im In- und Auslande hergestellt sind.

Die wichtigsten Straßenbauten sind die Chausseen über die Lutterberger Höhe zwischen Münden und Kassel, über die Hube bei Einbeck und über den Pyrmonter Berg; unter der obersten Leitung des Generalmajors Prott (technischen Chefs der General-Wegbau-Kommission) vom Wegbaumeister Wendelstadt angelegt.

Zum Schlusse dieses Gegenstandes können wir noch hinzu-

fügen, daß die große Zahl von im edlen Style und mit viel Geschmack errichteten Privat-Gebäuden, welche in der Residenz und den größeren übrigen Städten während der letzteren Jahre entstanden sind und (bei der noch nicht abnehmenden Baulust) fortwährend entstehen, das beste Zeugniß für die Tüchtigkeit einer großen Zahl unserer Baukünstler ablegen.

Für die Kunst der Musik ist die Residenzstadt Hannover gleichfalls der belebende Mittelpunkt, vornemlich durch die ausgezeichnet gute Hofkapelle, an deren Spitze der bekannte Opernkomponist Dr. H. Marschner als Hof-Kapellmeister und der Violin-Virtuos Anton Bohrer als Konzertmeister stehen. Die Königliche Kapelle zählt, außer den genannten Direktoren, 13 wirkliche Mitglieder, fast sämmtlich Virtuosen ersten Ranges, wird aber bei Opern-Vorstellungen und größeren Konzerten durch Hinzuziehung anderer Musiker bis zu 60 verstärkt.

Außerdem besteht in Hannover selbst eine Sing-Akademie, vorzüglich für ältere und Kirchen-Musik, und eine Liedertafel, sowie in den meisten Städten des Königreichs Musik- und Gesang-Vereine; auch die Militair-Musik-Chöre erheben sich fast allenthalben über das Gewöhnliche.

Beschränktheit des Raums gestattet nur folgende namentliche Aufzählung der jetzt innerhalb des Königreichs lebenden Komponisten.

In Hannover gaben, außer Sr. Königl. Hoheit dem Kronprinzen (Instrumentalsätze, Gesang) in den Druck: Kapellmeister Marschner (Opern, Gesangstücke). Konzertm. Bohrer (Violin-Konzert). Kammermusikus Nicola (Gesang), Stowiczeck (Instrumentals.), Heinemeyer (Flöten-Konzert), Schmidtbach (Fagott-Konzert), Wallerstein (Violine und Gesang), Lindner (Cello). Musiklehrer G. Schlüter (Kla-

vier-Konzert, Gesang, Ouvert.), Ellissen, Löwenthal (Klavier), Wagner (Klavier und Gesang), Wenzel (Klavier und Gesang). Schloß-Organist Enckhausen (Orgel, Klavier und Gesang). Organist Körner (Orgel), Wegener (Choral), Lahmeyer (Choral, Schulsachen). Adjudant von Könemann (Klavier). Dr. Kastendieck (Klavier und Gesang). Musikdirektor Krollmann (Militairmusik), Albes (desgl.), Staude (desgl.). Ferner: Syndikus Oesterley in Göttingen (Klavier u. Gesang). G. C. Kulenkamp in Göttingen (Klavier und Gesang). Musikdirektor Bischoff in Hildesheim, (der eigentliche Gründer der Musikfeste). Musiklehrer P. Deppe in Ilfeld. Dom-Organist Klein in Osnabrück. Konrektor Molck in Peine. Organist Sauerbrey in Stade. Armbrust in Harburg. Langenhan in Hameln. Dr. Homeyer in Hildesheim. Dr. Weppen in Wickershausen. Pastor Weidner in Wülfingen. Stolze, H. W., Organist in Celle (Choralmelodien).

Das einzige stehende Theater im Königreiche ist das Königliche Hoftheater zu Hannover. Bis zum Jahre 1818 wurde die Leitung der öffentlichen Schauspiele von Privat-Direktoren wahrgenommen, denen ein kleineres Theater in einem Flügel des Schlosses eingeräumt war. Im genannten Jahre wurde ein stehendes Theater zum Theil auf Aktien errichtet, und demselben, neben dem Prädikate einer Hofbühne, von Seiten der Regierung ein Zuschuß, damals von 8000 Rthlr., bewilligt. Das große Opernhaus, welches in den Plafondgemälden, namentlich aber in dem berühmten Vorhange von Rambergs Meisterhand, unvergängliche Zierden besitzt, wurde zu den regelmäßigen Vorstellungen eingeräumt, und die oberste Leitung in die Hände einer Intendanz gegeben. Nachdem das Institut auf diese

Weise bis zum Jahre 1837 ununterbrochen fortbestanden hatte, erhob König Wilhelm IV. dasselbe zum wirklichen Königlichen Hoftheater, erhöhte die Zuschüsse um ein Bedeutendes und ernannte den bisherigen Direktor F. von Holbein zum Königlichen Hoftheater-Direktor. Eine Intendanz blieb neben demselben zur Ober-Aufsicht bestehen. Das Hoftheater gibt seine Vorstellungen vier Mal wöchentlich, abwechselnd Opern und Schauspiele, und behauptet unter den Hofbühnen zweiten Ranges eine würdige und angemessene Stellung. — In einigen Städten des Königreichs, namentlich in dem Königlichen Schlosse zu Celle, sowie in Osnabrück, finden sich eingerichtete Schauspiel-Lokale, die aber nur temporair von reisenden Gesellschaften benutzt werden. — Als einer Seltenheit kann man hier noch des im Königlichen Lustgarten zu Herrenhausen aus Statuen, Hecken und Bäumen in antikem Style konstruirten, freien Gartentheaters, mit einem großen Amphitheater, gedenken, auf welchem früher einzelne Male der Versuch in Darstellungen, freilich nicht antiken, sondern niedrig komischen Genre's gemacht worden ist. Übrigens ist die Schauspielkunst in Hannover am frühesten genährt und gehoben worden, und hat einige, wenn auch kurze, doch glänzende Epochen unter Eckhof, Schröder und Großmann gehabt. Einer der größten Deutschen Schauspieler, A. W. Iffland, ist in Hannover geboren, aber niemals in seiner Vaterstadt als ausübender Künstler erschienen.

Anhang.

Anhangsweise noch einige Worte über die bestehende Preßgesetzgebung, die im Königreiche Hannover erscheinenden periodischen Blätter, und die daselbst lebenden bekannteren Schriftsteller.

a) Hannoversche Preßgesetzgebung.

Die Hannoversche Preßgesetzgebung mag allerdings ihr historisches Fundament in den Reichsgesetzen haben, wie eine Abhandlung in den »Beiträgen zur Kenntniß der Verfassung u. s. w. des Königreichs Hannover, Jahrgang 1831 № 19« nachweist; die älteste und noch gültige Quelle in unsern Landesgesetzen aber, ist das Zensur-Edikt vom 6. Mai 1705. Dieses Edikt verwandelt die in den Reichsgesetzen ausgesprochene arbiträre Strafe für Preßvergehen, in bestimmt Normirte; es hebt die Strafen der Bücherkonfiskation und Entziehung der Gewerbe-Konzession auf; es vereinfacht endlich den Geschäftsgang bei Ausübung der Zensur.

Das vom Kurfürsten Georg Ludewig erlassene Zensur-Edikt vom 6. Mai 1705 bezog sich damals nur auf die Provinzen Kalenberg, Grubenhagen, Diepholz und den größten Theil der oberen Grafschaft Hoya. Durch seine Erneuerung am 31. Mai 1731 erhielt es zugleich Kraft in den seitdem mit Kalenberg vereinigten Fürstenthümern Lüneburg, Lauenburg, dem Reste der Grafschaft Hoya und den Herzogthümern Bremen und Verden. Durch seine Wiederholung unter dem 18. Dezember 1813, wurde es auf die hinzugekommenen Provinzen Hadeln, Bentheim, Osnabrück und Hildesheim ausgedehnt; unter dem 14. Oktober 1819 erhielt es in den später erworbenen Landestheilen: Lingen, Goslar, den Münsterschen, Hessischen und Eichsfeldischen Zessionen, Gültigkeit (nicht in Ostfriesland, z. v. unten).

Dieses Edikt verordnet:

»daß bei 50 Rthlr. Strafe kein Unterthan etwas, es sei so wenig als es wolle, in oder außerhalb Landes drucken, und kein Einländer etwas zu drucken übernehmen solle, was nicht vorher zur Zensur eingesandt und daselbst approbirt sei. Publica, Staats- und Polizei-Sachen sollen an die Geh. Raths-Stube, Juridica an die Justiz-Kanzlei, Theologica, Philologica und Philosophica an das Konsistorium eingesandt werden (z. v. Lüneburgische Kirchenordnung S. 23 u. 939 und Hildesheimische Landes-Ordnungen II. 225.)«

In Folge Beschlusses der Bundesversammlung vom 20. Septbr. 1819 ist in einem rescrp. ad mand. vom 14. Oktober 1819 obiges Zensur-Edikt erneuert und außerdem festgesetzt,

»daß keine Schrift weder gedruckt, noch verbreitet werden soll, die nicht mit dem Namen des Verlegers, und insofern sie zu der Klasse der Zeitungen oder Zeitschriften gehört, außerdem mit dem Namen des Redakteurs versehen ist; bei angemessener Geld- oder Gefängniß-Strafe.«

Unter dem 9. September 1824 ist ferner verordnet, daß in Gemäßheit des neueren Bundestags-Beschlusses die vorgedachte Verfügung fernerweit in Kraft bleibe. — Nach dem Bundestags-Beschlusse vom 20. Septbr. 1819 (vorerst auf 5 Jahre gültig, dann auf 12 Jahre erneuert) dürfen Schriften, die in Form täglicher Blätter oder heftweise erscheinen und solche, die nicht über 20 Druckbogen stark sind, in jedem Bundesstaat nur mit Vorwissen und Genehmigung der Landesbehörden gedruckt werden. Bestimmungen für Schriften anderer Art sind der Landes-Regierung überlassen (Klüber §. 417 b). In der Verordnung vom 30. Juli 1832 ferner, wodurch die Bundestags-Beschlüsse vom 5. Juli als Gesetz publizirt worden, ist sub № 1. bestimmt:

»daß keine in einem nicht Deutschen Staate, in Deutscher Sprache erscheinende Zeit- oder nicht über 20 Bogen betragende Druckschrift politischen Inhalts ohne vorgängige Genehmigung der Regierung zugelassen werden darf; bei Strafe von 5 bis 50 Rthlr.«

Endlich hat die Bundes-Versammlung unter dem 28. April 1836 den Beschluß gefaßt:

»daß Berichte und Nachrichten über Verhandlungen Deutscher Stände-Versammlungen nur aus den öffentlichen Blättern und aus den zur Öffentlichkeit bestimmten Akten des betreffenden Bundes-Staates in die Zei-

tungen und periodischen Blätter aufgenommen, und daß deshalb die Herausgeber und Redaktoren der öffentlichen Blätter angehalten werden sollen, jederzeit die Quelle anzugeben, aus welcher sie solche Berichte und Nachrichten geschöpft haben;«

und ist dieser Beschluß als Verordnung unter dem 27. Juli 1836 veröffentlicht.

Bestimmungen über die **Vollziehung der bestehenden Zensur-Gesetze** enthalten: die Bekanntmachung Königlicher Justiz-Kanzlei zu Hildesheim vom 14. April 1817, daß (auf den Grund eines landesherrlichen Reskripts vom 10. April 1817) die Zensur der juristischen Schriften den Justiz-Kanzleien übertragen sei; — die Bekanntmachung des evangelischen Konsistoriums in Hildesheim vom 31. Mai 1817, wonach die Zensur der theologischen, philosophischen und philologischen Schriften, imgleichen der Leichenpredigten, Gedichte u. dgl. (mit Ausnahme der katholisch-theologischen) dieser Behörde übertragen ist; — die Bekanntmachung des katholischen Konsistoriums zu Hildesheim vom 10. Juni 1817, welchem die Zensur katholisch-theologischer Schriften obliegt; — das Ausschreiben des Königlichen Konsistoriums zu Aurich vom 27. Novbr. 1817, wodurch das Preußische Zensur-Edikt vom 19. Dezember 1788 und namentlich die Bestimmung in Erinnerung gebracht wird, daß dem Konsistorium die Zensur der theologischen und philosophischen Schriften zustehe; — die Bekanntmachung der Königlichen Justiz-Kanzlei in Aurich vom 22. Januar 1818, die derselben zustehende Zensur schönwissenschaftlicher Werke betreffend; — das Ausschreiben des Königlichen Konsistoriums in Hannover vom 30. Novbr. 1824, wodurch die Zensur-Verordnungen in Erinnerung gebracht werden; — das Ausschreiben des Königlichen Konsistoriums in Hannover vom 30. März 1831, daß die Zensur der Schulprogramme und die Gymnasial-Schulschriften dem Königlichen Ober-Schul-Kollegium übertragen sei. — Die Vollziehung der bestehenden Zensurgesetze ist ferner geordnet durch allgemeine und spezielle Instruktionen, welche den Zensoren, namentlich periodischer Blätter, ertheilt sind.

Beschwerden über die Zensur-Vorschriften und deren Anwendung sind bei uns verhältnißmäßig sehr selten laut geworden und betrafen, wo sie vorkamen, fast nur periodische Blätter.

b) Periodische Blätter, welche im Königreiche Hannover jetzt erscheinen.

1) Politische Zeitungen.

Die Hannoversche Zeitung, vor etwa 7½ Jahr aus den Hannoverschen Nachrichten hervorgegangen, in der Culemannschen Offizin hieselbst unter Redaktion des Dr. Lex und Ober-Post-Insp. Friesland erscheinend. Früher beschäftigte dieses Blatt sich auch mit Besprechung inländischer materieller Interessen, jetzt scheint dazu kein Raum oder keine Veranlassung mehr vorhanden. Die Zeitung hat an vielen Orten und darunter manche recht gute Korrespondenten.

In Hildesheim erscheinen: bei Gerstenberg, die Hildesheimische allgemeine Zeitung und Anzeigen; bei Brandis, die Hildesheimische Zeitung. Während sie einen Theil ihres Raumes Insertionen widmen, stellen sie in dem Haupttheile die wichtigsten politischen Ereignisse u. s. w. aus größeren Zeitungen zusammen. Sie erfreuen sich schon seit einer Reihe von Jahren in dem Bezirke, auf welchen sie berechnet sind, eines unverminderten Beifalls.

Die Ostfriesische Zeitung, von Theodor Hahn in Emden verlegt und mit Umsicht redigirt, erhält ihre Leser durch Mittheilungen größtentheils aus andern Blättern, in fortlaufender Kenntniß der politischen Ereignisse; berücksichtigt auch die Interessen Ostfrieslands auf angemessene Weise.

2) Anzeigeblätter, welche gewöhnlich einen Theil ihres Raumes durch gemeinnützige und schönwissenschaftliche Abhandlungen füllen:

Hannoversche Anzeigen,
Hamelnsche Anzeigen,
Nienburger Anzeigen,
Göttingisches Wochenblatt,
Goslar'sches Wochenblatt,
Eimbecksches Wochenblatt,
Osteroder Intelligenzblatt,
Mündener Intelligenzblatt,
Nordheimer Wochenblatt,
Duderstadter Wochenblatt,
Peiner Wochenblatt,
Wöchentliche Anzeigen für die Grafschaften Stolberg und Hohnstein,
Lüneburger Anzeigen,
Celler Anzeigen,
Intelligenzblatt für d. Herzogthümer Bremen und Verden in Stade,
Verdener Wochenblatt,
Osnabrücker öffentliche Anzeigen,
Lingener Wochenblatt,
Auricher Amtsblatt,
Öffentliche Anzeigen für den Harz.

3) Zeitschriften, welche für einzelne Zweige des Wissens und einzelne Gegenstände ausschließlich bestimmt sind.

Vierteljährige Nachrichten von Kirchen- und Schul-Sachen; welche in der Offizin von P. Schlüter zu Hannover erscheinen.

Juristische Zeitung von Schlüter und Wallis in Stade, bei Pockwitz erscheinend.

Hannoversche Annalen für die gesammte Heilkunde vom Leibchirurgus Dr. Holscher in Hannover, Helwingsche Hof-Buchhandlung.

Archiv des Apotheker-Vereins für Nord-Deutschland, Hof-Buchdruckerei der Gbdr. Jänecke in Hannover.

Göttinger gelehrte Anzeigen, 1739 begonnen vom Professor v. Steinwehr, später durch Haller mit der K. Sozietät der Wissenschaften in Verbindung gesetzt; Göttingen, Dieterich.

Archiv der Gesellschaft für Altdeutsche Geschichtskunde von Perz, Hannover gedr. bei Culemann und Sohn.

Vaterländisches Archiv des historischen Vereins für Nieder-Sachsen, vom Dr. Broennenberg; Hannover, Gbdr. Jänecke

Blätter für Münzkunde (Hannoversche Numismatische Zeitung) vom Dr. Grote; Hannover, Gbdr. Jänecke.

Mittheilungen des Gewerbe-Vereins für das Königreich Hannover, herausgegeben vom ersten Direktor der höheren Gewerbe-Schule, Karmarsch, und dem Verfasser vorliegender Schrift; Hannover, Druck der Gbdr. Jänecke.

Studien des Göttingischen Vereins Bergmännischer Freunde, herausgegeben vom Hofrath Hausmann; Göttingen, bei Dieterich.

Cellesche Nachrichten für Landwirthe, besonders im Königreiche Hannover, herausgeg. von der Königlichen Landwirthschafts-Gesellschaft in Celle (es ist seit lange kein Heft erschienen).

Mittheilungen des landwirthschaftlichen Provinzial-Vereins; Hannover, bei den Gbdr. Jänecke.

Landwirthschaftliche Mittheilungen, besonders für das Fürstenthum Lüneburg, herausgegeben vom landw. Prov. Vereine in Ülzen; Lüneburg, bei Herold und Wahlstab.

Mittheilungen des Provinzial-Landwirthschafts-Vereins für den Landdrostei-Bezirk Stade, herausgegeben vom Land.-Oek.-Kom. Witte in Bremervörde.

Zeitschrift des Gartenbau-Vereins für das Königreich Hannover, bei Pockwitz in Hannover.

4) Zeitschriften schönwissenschaftlichen und vermischten Inhalts:

Die Posaune, herausgegeben von Herm. Harrys in Hannover, 8. Jahrgang, gedr. bei Telgener — Helwingsche Hofbuchhandlung.
Hannoversches Museum, herausgegeben vom Dr. Schröder in Hannover, 1. Jahrgang, gedr. bei Klindworth — Helwingsche Hofbuchhdl.
Sonntagsblatt, redigirt und verlegt von Gerstenberg in Hildesheim.
Mittwochenblatt der Brandisschen Buchhandlung in Hildesheim.
Erholungsstunden, 8. Jahrg., bei Lüdecke in Osnabrück.
Der Harzfreund, bei Schweiger in Clausthal.
Das Hannoversche Magazin, unter verschiedenen Titeln seit 1749 in Hannover erschienen, jetzt herausgegeben vom Hofrath Ubbelohde.
Hannoversche Landesblätter von H. Grote; Hannover, Gbdr. Jänecke (seit einiger Zeit ist kein Blatt davon erschienen).

c) Im Königreiche Hannover lebende Schriftsteller *).

1) Theologie.

(Predigten und Andachtsbücher.)

Aschenbach, L., Pastor der reformirten Kirche zu Göttingen, aus dem Großherzogthum Hessen geb., schrieb den »Tempel des Herrn« und »Häusliche Andachten«.

Bödeker, Herm. Wilh., Past. prim. an der Marktkirche zu Hannover, geb. 1799 in Osnabrück. — Über Konfirmation und Konfirm.-Unterricht. Gött. 1825. — Gustav und Klara. Hann. 1825. — Christliche Predigten. Das. 1826. — Der Scheideweg, oder Fluch und Segen. Das. 1828. — Der Freund in Wiesbaden. Wiesb. 1829. — Gustav und Klara als Jüngling und Jungfrau. Hann. 1830. — Gustav und Klara als Kinder. Das. 1834. — Andachtsbuch für christliche Badegäste. Das. 1830. — Acht populäre Predigten. Das. 1830. — 130 Konfirm.-Gedenkblätter. Das. 1839. — Fröbing's Dr. Martin Luther. Das. 1839. — Viele einzeln gedruckte Predigten, historische und biographische Aufsätze. — Ferner: Beiträge zum Hannov. Magazin, Schläger's gemeinnützigen Blättern, allgem. Kirchen-Zeitung, krit. Bibliothek, Magazin für Prediger, Hörner's Annalen, Hannov. Kirchenfreund u. s. w.

*) Diese Übersicht macht um so weniger auf absolute Vollständigkeit Anspruch, als der Entschluß, dieselbe zu bearbeiten, erst nach begonnenem Drucke dieses Werks gefaßt wurde und schon deshalb zu Erkundigungen und Korrespondenzen wenig Zeit blieb. Die Klassifizirung der Schriftsteller hat nach der Tendenz ihrer wichtigsten Schriften geschehen sollen.

Breiger, General-Superintendent zu Harburg, geb. 1771 zu Hannover. — Trost und Lehre beim Grabe der Unsrigen. Eine Preisschrift. Hann. 1799. 3. Aufl. 1815. — Betrachtungen für Konfirmanden. Das. 1805. — Über den Einfluß trauriger Zeitumstände auf die Führung des Predigeramts. Das. 1810. — Über die Wahl des Predigerstandes. Das. 1819. — Zur Feier des Jubelfestes der Georgia Augusta. Das. 1837. — Mehrere einzeln gedruckte Predigten und Reden. — Aufsätze in Saalfeld's Beiträgen zur Kenntniß des Kirchen- und Schulwesens; in dessen monatlichen Nachrichten; im Hannov. Magazin u. s. w.

Dannemann, F. W., Prediger zu Eystrup. — Betrachtung über den Geist des Christenthums. Lüneb. 1836.

Fraatz, Wilh. Christ. Friedr., Pastor zu Wennigsen; geb. zu Gehrden 1803. — Schrieb Passionspredigten, edirte Ruperti's Predigten und gab Mittheilungen aus dessen Leben. 2 Bde. Göttingen 1837.

Gieseler, Joh. Karl Ludw., Dr. theol., Konsistorial-Rath und Professor der Theologie zu Göttingen, geb. 1792 zu Petershagen bei Minden. — Lehrbuch der Kirchengeschichte. 2 Bde. Darmstadt und Bonn 1824—1835 in verschiedenen Auflagen.

Goldmann, G., Pastor zu Visselhövede. — Außer verschiedenen Predigten und Predigten-Sammlungen: — Nachrichten über das Werkhaus zu Hameln. Hameln 1820.

Göschen, Adolph, Prediger am Zuchthause zu Celle, geb. 1803 in Königsberg. — Nov. Test. gr. ac lat. Lips. 1832. — Heinsen's Leben des Apostels Paulus. Gött. 1830. — Abhandlungen und Rezensionen in den Theol. Studien 1831; evang. Kirchenzeitung und Göttinger gelehrten Anzeigen.

Heimbürger, H. Ch., Pastor, erster Diakonus in Celle. — Außer mehreren Predigten: — Christliche Feierklänge. Celle 1839. — Herzog Ernst der Bekenner. Das. 1839.

Holscher, Joh. Karl Achaz, Dr. theol., Oberkonsistorial-Rath, General-Superintendent und erster Prediger an der Neustädter Hof- und Stadt-Kirche zu Hannover. — Versuch über den Landprediger. Hann. 1787. — Kurze Anleitung für Lehrer und Aufseherinnen an Industrie-Schulen. Das. 1792. — Beruhigungsgründe beim Tode unserer Freunde. 1. St. Das. 1794. 2 St. Das. 1815. — Dr. Gottfr. Leß Leben. Das. 1797. — Praktisches Handbuch für Ephoral- und kirchliche Geschäfte. 1. Theil. Das. 1800. 2. Th. Das. 1805. — Ansichten über Christi Religion. Das. 1803. — Viele Beiträge zum Hannoverschen Magazin.

Holzhausen, Friedr. Aug., Dr. phil., Lizentiat und Privatdozent der Theologie in Göttingen, geb. im Schwarzburg-Sondershausischen 1802. — Auslegung des Propheten Joel. Göttingen 1829. — Aus-

legung des Epheserbriefs. Das. 1830. — Edirte Stäudlin's Kirchen-Geschichte. 5. verbesserte und fortges. Aufl. Das. 1833.

Knauer, A. W., Archidiakonus in Celle. — Der evangelische Kirchenfreund. Hann. 1835.

Köllner, Wilh. Heinr. Dorotheus Eduard, Dr. phil. und außerordentl. Professor der Theologie zu Göttingen, geboren zu Tungeda im Gothaischen 1807. — Kommentar über den Römerbrief. Darmst. 1834. — Symbolik aller christlichen Konfessionen. Hamb. 1837.

Ländler, F., Dr., Konsistorial-Assessor zu Neustadt unterm Hohnstein. — Homilien. Hann. 1832. — Stimme eines Predigers in der evangel. Kirche. Das. 1832. — Zur Geschichte, Homiletik und Liturgik des Jubelfestes. Das. 1832.

Liebener, Albert, Dr. phil., zweiter Universitäts-Prediger und außerordentlicher Professor der Theologie zu Göttingen, geboren zu Schkölen 1806. — Schrieb über einige ältere Theologen.

Lücke, Gottfr. Christ. Friedr., Dr. theol., Konsistorial-Rath und Professor der Theologie zu Göttingen, geboren zu Egeln bei Magdeburg 1791 (theilt mit Konsistorialrath Gieseler das Ephorat). — Kommentar zum Johannes. 4 Thle. Bonn 1820—36, in verschiedenen Auflagen. — Mehrere Schriften über die Augsburgische Konfession und viele andere exegetische und dogmatische Schriften. — Edirt mit Umbreit die theol. Studien und Kritiken.

Matthäi, Geo. Christ. Rud., Dr. phil., Lizentiat der Theologie in Marburg und Privatdozent in Göttingen, geboren 1798 in Hameln. — Der Religionsglaube der Apostel Jesu. 2 Bde. Göttingen 1826—29. — Neue Bibel-Auslegung. Das. 1831. — Über den Geist. Das. 1833 und das. 1834. — Auslegung des Evangel. Johannis. Bd. 1. Das. 1837.

Niemann, Eduard Friedr., Konsistorialrath, Hof- und Schloß-Prediger zu Hannover. — Predigten. Hann. 1837.

Petri, A. L., Prediger an der Kreuzkirche zu Hannover. — Vom Wort des Lebens. Hann. 1838. — Predigten.

Reiche, Joh. Geo., Professor der Theologie zu Göttingen, geboren zu Lese bei Nienburg 1794. — Ausführlicher Kommentar zum Römerbriefe. 2 Thle. Gött. 1833—34.

Ruperti, G. A., Dr. theol., Konsistorialrath in Stade. — Erstes Sendschreiben an die Superintendenten. Stade 1815. — Theologische Miszellen. 4 Bde. Hamb. 1816—20. — Theologumena. Das. 1823 ff.

Rupstein, Joh. Geo. Ernst Friedr., Dr. theol., Abt zu Loccum, Land-, Schatz- und Konsistorial-Rath zu Hannover. — Auswahl von Predigten. 2 Bde. Hann. 1832—33. — Lebensbeschreibung des weil. Oberkonsistorial-Raths Sextro. Das. 1839 (unter der Presse.)

Schläger, Franz Geo. Ferd., Pastor prim. zu Hameln, geboren 1781 zu Quickborn im Amte Danneuberg. — Kurzer Plan der Mädchenschule in Münden. Münden 1807, und 13 Fortsetzg. davon bis zum Jahre 1814. — Materialien zu Religions-Vorträgen über die Episteł und Evangelien. 3 Bde. Hann. 1811—22. — Evangelischer Haus-Spiegel. Das. 1827. — Hamelnsche Anzeigen. 1823 bis jetzt 16 Jahrgänge. — Gemeinnützige Blätter. 1825—34. 20 Bde. — Der Hannoversche Schulfreund. 1828—36. 9 Jahrgänge. — Christliche Amtsreden. 5 Bde. Weimar 1833—37. — Viele einzelne Predigten und Schriften pädagogischen, gemeinnützigen, historischen und biographischen Inhalts. — Ferner: Beiträge zu vielen Journalen, Kirchen- und Schulzeitungen, historischen Almanachs und sonstigen periodischen Schriften.

Schnehage, J. H., Superintendent zu Mandelsloh. — Erklärung des Hannov. Landeskatechismus. Hannov. 1819.

Trefurt, Joh. Phil., Dr. theol., General-Superintendent und Professor der Theologie in Göttingen, geboren zu Breselenz im Hannoverschen 1769. — Neue Beiträge zur Kenntniß und Verbesserung des Kirchen- und Schulwesens (mit Salfeld seit 1810). — Neue monatliche Nachrichten von Kirchen- und Schulsachen. 1813. — Kommentar über den Hannov. Landeskatechismus. Hannov. 1812. — Biblische Erzählungen. 4. Aufl. 1825. — Über Pastorallehren. Gött. 1825.

Wieseler, Karl Geo., Repetent in Göttingen, geboren in Altencelle 1813. — Comm. theol. de christiano capitis poena vel adm. vel repud. fundamento. Gött. 1834. Theol. Preisschrift. — Schrieb über die Literatur der Apokalypse.

Außerdem gaben Predigten-Sammlungen oder einzelne Predigten im Drucke heraus: Pastor Gittermann in Eggelingen; Superintendent Heinrichs in Burgdorf; Superintendent Hölty zu Osterode; Archidiakonus Knauer in Celle; Superintendent König zu Schwarmstädt; Pastor Lunecke in Stade; Pastor Matthäi in Nörten; Pastor Mehliß in Wunstorf; Superintendent Meyer in Sarstedt; Superintendent Meyer in Hoya; Pastor Sievers in Hannover; Pastor Spitta in Wechold; Pastor Walther zu Niederheim; Pastor Weibezahn in Osnabrück.

2) Jurisprudenz.

(Rechtswissenschaften, Staats- und Kameral-Wissenschaften.)

Albrecht, Wilh. Eduard, Hofrath, geb. in Elbingen 1800, wohnt in Göttingen. — Comm. juris German. antiqui doctrinam de probationibus adumbrans. Regimont. P. I. et II. 1827. — Die Gewere, als Grundlage des ältern Deutschen Sachsenrechts. Königsb. 1828. — Über die Entlassung der sieben Göttinger Professoren. — Unter der Presse: Die Grundlehren des Deutschen Staatsrechts.

Bauer, Anton, Hofrath und Professor der Rechte in Göttingen,

geboren zu Marburg 1772. — Karakter und Kritik des Code Napoleon. Marburg 1810. — Entwurf eines Strafgesetzbuches für das Königreich Hannover, mit Anmerkungen. Gött. 1826. — Vergleichung desselben. Das. 1831. — Lehrbuch des Strafrechts. 2. Aufl. Das. 1833. — Viele einzelne Schriften über Strafrechtsfälle, Relationen und Gutachten, besonders Rechtsgutachten u. Deduktionen, betr. Privatrecht, Fürstenrecht.

Bening, Dan. Heinr. Ludw., Amtsassessor, Hülfsarbeiter bei Königl. Ministerio des Innern in Hannover. — Bemerkungen zu dem Entwurfe eines Staats-Grundgesetzes für das Königreich Hannover. Hann. 1832.

Bergmann, Friedr. Christian, Hofrath und Professor der Rechte in Göttingen, geboren zu Hannover 1785. — Pandekten-Abriß. Gött. 1807. — Das Verbot der rückwirkenden Kraft der Gesetze. Hann. 1818. — Corp. jur. judic. civilis germanici academicum. Das. 1819. — Über die Praxis des Civilrechts. Gött. 1830.

Ebhardt, C. H., Advokat zu Hannover. — Allgem. Register zu den Gesetzsammlungen f. d. K. Hannover von 1813—1833. — Gesetze, Verordnungen und Ausschreiben für das Königreich Hannover, aus dem Zeitraume von 1813 bis 1839, zusammengestellt und mit höherer Genehmigung herausgegeben (unter der Presse).

Erxleben, Jul. Karl Albr. Otto Friedr., Dr. jur. und Privatdozent in Göttingen, geboren 1814 in Banteln. — Edirt den literarischen Nachlaß des Hofraths Göschen.

Gans, Salomon Philipp, Advokat in Celle. — Das Erbrecht des Napoleonischen Gesetzbuches in Deutschland. Hann. 1820. — Vom Verbrechen des Kindermordes. Das. 1824. — Zeitschrift für Zivil- und Rechtspflege. 4 Hefte. Das. 1826—27. — Vom Amte der Fürsprecher vor Gericht. Celle 1827. 2. Aufl. — Kritische Beleuchtung des Entwurfs eines Strafgesetzbuches für das Königreich Hannover (anonym). Hann. 1827—28. 2 Thle. — Verhandlungen über die öffentlichen Angelegenheiten des Königreichs Hannover. 2 Bde. Braunschw. 1831. — Über die Verarmung der Städte und des Landmanns. Das. 1831.

Giese, G., Amtsassessor zu Ebstorf. — Aktenmäßige Notizen über eine Anzahl Gauner. Celle 1828.

Gössel, G. R., Advokat in Blekede. — Handbuch der bürgerl. Geschäftsführung für die Königr. Hannover und Preußen. Hann. 1831.

Grefe, Friedr. Bernh., Dr. jur. und Privatdozent in Göttingen, geboren 1799. — Leitfaden zum Studium des Hannov. Privatrechts. 2 Thle. Gött. 1835.

Heine, W., Amtsassessor zu Bersenbrück. — Nachweisungen zum Rechte der Gutsherren und Bauern im Königreich Hannover. Lüneb. 1831.

Heyl, Herzoglich Arembergischer Regierungs-Rath in Meppen. — Votum, die Befreiungen von der Grundsteuer betr. Hann. 1817.

Hodenberg, Wilhelm von, Landrath und erster Beamter in Har-

burg. — Über Aufhebung des Zehnt- und Meier-Nexus. Hann. 1831. — Abhandlungen aus der Erfahrung über Staats- und Gemeinde-Verwaltung. Das. Bd. I. 1832, Bd. II. 1834.

Hugo, Gust., Geheimer Justizrath und Professor der Rechte in Göttingen, geboren zu Lörrach im Badenschen 1764. — Fragmenta. Gött. 1788. — Lehrbuch des zivilistischen Kursus und zivilistisches Magazin, erschienen in vielen verschiedenen Auflagen. — Beiträge zur zivilistischen Bücherkenntniß der letzten 40 Jahre (eine Sammlung seiner zu den Gelehrten Anzeigen gelieferten Rezensionen. Berlin 1829. 2 Bde.)

Jansen, C. H. C. F., Steuer-Einnehmer in Celle. — Statistisches Handbuch des Königreichs Hannover. Hann. 1824. — Edirte Schulze's Sammlung der Gesetze und Verordnungen über die Eingangs-, Durchgangs- und Ausgangs-Abgaben in Hannover und Braunschweig, und begleitete dieselben mit Hülfstabellen. Celle 1835.

Kleinschmidt, J. G. F., Dr. d. R., Schatz-Registrator a. D. zu Hannover. — Außer einer Anzahl Abhandlungen, namentlich im Hannov. Magazine: Vermuthung der Kolonial-Qualität der Bauergüter. Eimbeck 1827. — Über die Gültigkeit der Braunschweig-Kalenbergischen Landesgesetze im s. g. großen Stifte Hildesheim. Lüneb. 1827. — Sammlung von Landtags-Abschieden u. s. w. der Fürstenthümer Kalenberg, Grubenhagen und Göttingen. 2 Thle. Hann. 1832.

König, G. F., Dr. d. R., aus Osterode, jetzt Staatsgefangener in Emden. — Betrachtungen über den Entwurf eines Strafgesetzbuches für das Königreich Hannover. Lüneb. 1826. — Das Königthum und die Repräsentation. Leipz. 1828. — Über die politischen und bürgerlichen Reformen und den Entwurf eines Staats-Grundgesetzes für Hannover. Geschrieben im Staatsgefängnisse zu Celle. Leipz. 1832. — Deutsche Briefe. 2 Hefte. Emden 1837.

Kraut, Wilh. Theod., Professor der Rechte zu Göttingen, geboren zu Lüneburg 1800. — Über Deutsche Privatrechte. Gött. 1830. — Über Vormundschaftsrechte. Bd. 1. Das. 1835.

Leist, Just. Christoph, Vizepräsident des Oberappellations-Gerichts zu Celle, geboren 1770 zu Rethem an der Aller. — Außer einigen Programmen und lateinischen Abhandlungen: Lehrbuch des Deutschen Staatsrechts. 2. Aufl. Gött. 1805. — Rede, gehalten in der Versammlung der Reichsstände des Königreichs Westphalen, am 17. August 1808. Deutsch und Französisch. Kassel 1808. — Eine dergleichen über die procédure correctionelle, gehalten am 14. Febr. 1810.

Lex, Karl Adolph, Dr. phil., früher Privatdozent der Geschichte und Staatsw. zu Göttingen, jetzt Redakteur der Hannov. Zeitung, geboren 1804 zu Wiesbaden. — Die Staatsschulden und Staatspapiere, mit besonderer Rücksicht auf Großbritannien, Frankreich, Oesterreich,

Preußen und Rußland. Leipz. 1831. — Abhandlungen in Pölitz Jahrbüchern, u. A.: — Die Entwicklung der freien Renten von Amerika. — Die Staatsschuld Frankreichs. — Vergleichung der Englischen und Französischen Staatserschütterung. — Unsere Zeit u. s. w.

Lüntzel, H. A., Justizrath in Hildesheim. — Die gemeinen Bescheide der Königl. Justiz-Kanzlei in Hildesheim zusammengestellt. Hildesh. 1828. — Die bäuerlichen Lasten im Fürstenthum Hildesheim. Das. 1830. — Die ältere Diözese Hildesheim. Das. 1837.

Mertens, Landwirth zu Hoffschwicheldt. — Über die Grundsteuer-Gesetzgebung vom 9. Aug. 1822. Hildesh. 1831.

Mühlenbruch, Chr. Friedr., Geheimer Justizrath und Professor der Rechte in Göttingen, geboren zu Rostock 1785. — Lehre von der Zession der Forderungsrechte. 3. Aufl. Greifswalde 1835. — Doctrina pandectarum. 3. Aufl. Halle 1830—31. 4. Aufl. unter der Presse. — Fortsetzung des Glückschen Kommentars zu den Pandekten. Th. 35 — 39. Erl. 1833—36.

Nolte, G. F., Dr. jur. und Advokat in Lüneburg. — Bemerkungen über die Repräsentativ-Verfassung im Königreiche Hannover. Lüneb. 1831. — Beitrag zur Erläuterung der Prozeßordnung für die Untergerichte des Königreichs Hannover. Stade 1835.

Ostermeyer, F. W., Amtsassessor und Garnison-Auditeur zu Celle. — Die Militair-Rechtspflege im Königreich Hannover. Hann. 1832. — Zusätze dazu. Das. 1835 und 1838. — Ideen über die neue Organisation der Zivil-Verwaltung im Königreich Hannover. Hamb. 1835.

Reck, Karl, Dr. und Assessor der Juristen-Fakultät, als Spruch-kollegium, in Göttingen, geboren in Goslar. — Über das Hypothekengesetz. — Göthe und seine Widersacher. Weimar 1837. 1. Bdchn.; erschien zuerst unter dem Titel: »Wolfgang Menzel wider Wolfgang Göthe's Schatten« in der Hannov. Zeitung. — Mehrere politische Artikel in der Hannov. Zeitung.

Ribbentrop, Geo. Jul., Professor der Rechte in Göttingen, geboren zu Bremerlehe 1798. — Über Korreal-Obligationen. Gött. 1831.

Schlüter, Konst. Wilh. Aug., Dr. jur., Justizrath zu Stade. — Gemeine Bescheide der Justiz-Kanzlei in Stade. 1824. — Juristische Zeitung für das Königreich Hannover. Lüneb. 1826 ff. — Neueste vaterländische Literatur. Celle 1829. — Beiträge für das Hannov. Landesrecht. Das. 1833 ff.

Siemens, G., Dr. d. R., Stadtgerichts-Sekretair in Hannover. — Über die Mängel der heutigen Rechtspflege. Hann. 1832. — Darstellung der Verhältnisse zwischen dem Amtmann Siemens und der Fürstlich Waldeckschen Domainenkammer. Das. 1832.

Struckmann, Gust. Wilh., Dr. jur., Justizrath zu Stade. —

Viele umfassende Abhandlungen in Schlüter's juristischer Zeitung, in dessen Beiträgen für das Osnabrückische Landesrecht u. s. w.

Thöl, Joh. Heinr., außerordentlicher Professor der Rechte zu Göttingen, geboren zu Lübeck 1807. — Über Wechselrecht; — der Verkehr mit Staatspapieren. Gött. 1835.

Valett, Karl Jul. Meno, Dr. jur., Fakultäts-Assessor und Privatdozent in Göttingen, geboren 1787 zu Erlangen. — Ausführliches Lehrbuch des praktischen Pandektenrechts. 3 Bde. Leipz. 1828—29.

Wehner, A., Gutsbesitzer in Göttingen, ständischer Deputirter. — Historische Beleuchtung der vorgebrachten Hauptgründe gegen die Gültigkeit der Wahl eines nichtadeligen Deputirten der Hoyaschen Ritterschaft. Leipz. 1834.

Zachariä, Heinr. Alb., außerordentl. Professor d. R. in Göttingen, geb. 1806 im Gothaischen. — Über die rückwirkende Kraft neuer Strafgesetze. Göttingen 1834. — Geschichtserzählungen aus Criminal-Akten. Das. 1835. — Die Lehre vom Versuche der Verbrechen. Das. 1836.

Zimmermann, Gustav, Dr., außerordentlicher Archiv-Sekretair in Hannover. — Über die Protestation der sieben Göttinger Professoren; — die Hannov. Regierung und das Staats-Grundgesetz von 1833. Hann. 1839.

3) Medizin.

(Chirurgie, Pharmazie, Zahnarznei-, Thierarznei-Kunde.)

Berthold, Arnold Adolph, Professor der Medizin zu Göttingen, geb. 1803 zu Soest in Westphalen. — Über das Wesen der Wasserscheu. Gött. 1825. — Lehrbuch der Physiologie. 2 Thle. 2. Aufl. Das. 1837. — Das Aufrechterscheinen des Gesichts-Objekts. 2. Aufl. Das. 1834. — Viele Aufsätze und Abhandlungen in Journalen. — Entdeckte mit Dr. Bunsen das Eisenoxydhydrat als Gegengift gegen Arsenik.

Blumenbach, Joh. Friedr., Obermedizinalrath und Professor zu Göttingen, geb. in Gotha 1752. — De generis humani varietate nativa. Gött. 1775. — Handbuch der Naturgeschichte. Das. 1780; später vielmals neu aufgelegt. — Geschichte und Beschreibung der Knochen des menschlichen Körpers. Das. 1786. — Institutiones physiologicae. Das. 1787. — Handbuch der vergleichenden Anatomie. Das. 1805. — Collectio craniorum divers. gentium illustr. Das. 1790—1820 u. s. w.

Conradi, Joh. Wilh. Heinr., ordentlicher Professor der Medizin in Göttingen, geboren zu Marburg 1780. — Grundriß der medizinischen Encyklopädie und Methodologie. 3. Aufl. Marb. 1806. — Grundriß der Pathologie und Therapie. 2 Thle. 1. allg. 2. spez. 5. Aufl. Cassel 1832—33; übersetzt ins Holländische und Dänische. — Kritik der medi-

zinischen Lehre des Dr. Broussais. 2. Aufl. Heidelb. 1823. — Über einzelne Krankheiten und klinische Institute. — Viele Aufsätze in den Heidelberger Jahrbüchern und Gött. gel. Anz.

Elwert, Wilhelm, Dr. med. und Hofmedikus in Hannover, geboren 1793 zu Hildesheim. — Geschichte einer merkwürdigen Krankheit. Braunschw. 1818. — Ein ernstes Wort an den Herrn Dr. Henke in Bezug auf diese Schrift. Hann. 1819. — Über den Gebrauch der Mineralwasser mit Rücksicht auf die Homöopathie. Das. 1836. — Das Blutlassen, kritisch untersucht. Das. 1837. — Verschiedene Abhandlungen im Hildesheimschen Sonntags- und Mittwochsblatte.

Fuchs, Professor der Medizin in Göttingen. — Über Gehirn-Erweichung.

Gruner, Joh. Ludw. Wilh., Apotheker und Ober-Bergkommissair in Hannover, geboren 1771 zu Halle an der Saale. — Tabellarische Übersicht der Lehre von den Salzen. Hann. 1795. — Hannoversche Pharmacopöe, aus dem Lateinischen übersetzt. Das. 1820. — Abhandlungen in Gilbert's Annalen; Schweigger's Journal für Chemie; Vogt's Naturkunde; Mons Journal der Physik; und im Hannov. Magazine.

Günther, F. H., Vicedirektor der Königl. Veterinär-Schule in Hannover. — Lehrbuch der praktischen Veterinär-Geburtshülfe. Hann. 1830. — Untersuchungen und Erfahrungen im Gebiete der Anatomie, Phys. und Thierarzneikunde. Hann. 1837.

Hausmann, Ulrich Friedr., Direktor der Königl. Thierarznei-Schule zu Hannover. — Über Entzündung. Hann. 1836. — Aufsätze im Hannov. Magazin u. s. w.

Herbst, Ernst Friedr. Gust., Dr. med. und Privatdozent in Göttingen, geboren zu Uslar 1803. — De sanguinis quantitate, qualis homini adulto et sano convenit (Preisschrift). Gött. 1822. — Untersuchung über die Cholera. Das. 1832.

Himly, Ernst Aug. Wilhelm, Professor der Medizin in Göttingen, geboren zu Braunschweig 1800. — Über den Dualismus. Hann. 1822. — Über den Fötus in foetu. Das. 1831.

Holscher, Geo. Phil., Dr. med., Leibchirurgus in Hannover, erster Arzt am Krankenhause. — Mittheilungen über die asiatische Cholera. Hann. 1831. — Hannoversche Annalen für die gesammte Heilkunde. 4 Bde. Das. 1836—39. — Viele einzelne Abhandlungen in Journalen. — Beiträge zum Hannov. Magazin u. s. w.

Kraus, Ludw. Aug., Dr. med., Privatdozent in Göttingen, geboren in Helmstedt 1777. — Etymologisch-medizinisches Lexikon. 2. Aufl. Gött. 1826. — Heilmittel-Lehre. Das. 1831. — Allgemeine Pathologie, und viele Aufsätze in Journalen.

Krause, Karl. Friedr. Theodor, Medizinalrath, Professor der Ana-

tomie und Landphysikus zu Hannover. — Handbuch der menschlichen Anatomie. Hann. 1837.

Langenbeck, Konr. Joh. Martin, Hofrath und Professor der Anatomie und Chirurgie zu Göttingen, General-Chirurg der Hannoverschen Armee, geb. 1776 zu Horneburg im Bremischen. — Über eine einfache und sichere Methode des Steinschnitts. Würzburg 1802. — Anatomisches Handbuch. Gött. 1806. — Biblioth. für Chirurgie und Ophthalmologie. Das. 1806; Neue Folge Hannover 1815—28. — Prüfung der Keratonyxis. Gött. 1811. — Commentarius de struct. peritonaei etc. das. 1817. — Abhandlung von Leisten- und Schenkelbrüchen. Das. 1821. — Nosologie und Therapie der chirurgischen Krankheiten. 4 Bde. Das. 1822—30. — Icones anatomicae. Das. 1826 ff.

Lappe, Friedr. Karl, Dr. Med. und Direktor des Thierarznei-Instituts in Göttingen, geboren zu Allendorf 1787. — Über den Milzbrand des Rindviehes, Göttingen 1811. Über Lungenseuche des Rindviehes Das. 1818. — Alljährliche Nachrichten über das Königliche Thierarznei-Institut, im Hannov. Magazin; das. über Schweinesterben u. Pferdeseuche.

Marx, Karl Friedr. Heinr., ordentlicher Professor der Medizin in Göttingen, geb. zu Karlsruhe 1796. — Göttingen in medizinischer Hinsicht. Gött. 1824. — De Euthanasia medica. Das. 1826. — Die Lehre von den Giften. Das. 1827 — 1829. — Grundzüge zur Lehre von der Krankheit und Heilung. Karlsr. 1838. In Journalen: Über Geschichte der Medizin besonders über Herophilus.

Matthäi, Karl Christ., Medizinalrath in Verden. — Preisschrift über das gelbe Fieber. — Medizinisch-psychologisches Gutachten über die Verurtheilung La Roncière's. Hann. 1836.— Medizinische Abhandlungen in Gans Zeitschrift, dem Hannov. Magazin u. s. w.

Mühry, Georg Heinr. Karl, Dr. Med., wirklicher Hofmedikus des Königs von Hannover, zweiter Badearzt am Nordseebade zu Norderney, geb. zu Hann. 1806. — Über das Seebaden und das Norderneyer Seebad. Hann. 1836.

Mühry, Just. Alb. Adolph, Dr. Med. Assistenz-Wundarzt beim Königl. Hann. Garderegiment, geb. zu Hann. 1810. — Darstellungen und Ansichten zur Vergleichung der Medizin in Frankr., Engl. und Deutschl. Hann. 1836.

Osiander, Joh. Friedr., Professor der Medizin in Göttingen, geb. zu Kirchheim in Würtemberg 1787. Seine einzeln und in periodischen Werken erschienenen Schriften beziehen sich besonders auf praktische Geburtshülfe und Volksarzenei-Mittel. 2. Aufl. Tüb. 1829. — Zur Praxis der Geburtshülfe. Hann. 1837.

Plagge, Mart. Wilh., Dr. Med. Leibarzt des Fürsten zu Bentheim. — Beschreibung der Schwefelquelle bei Bentheim. Münst. 1822. — Das Cholera-Fieber. Hann. 1833. — Aufsätze im Hann. Magazin.

Ruete, Christ. Georg Theod., Dr. Med. und Privatdozent in Göttingen, geboren in Scharmbeck im Herzogthum Bremen 1810. — Über Skrophelkrankheiten, insbesondere über skroph. Augenentzündung.

Schmidt, Karl Lütjer, Hofzahnarzt in Hann., geb. 1783 zu Gröningen. — Theoret. und prakt. Anleitung zur Zahnarzneikunst. Hann. 1838.

Stieglitz, Joh., Dr. Med. Obermedizinalrath und Leibarzt in Hannover, geb. 1767 zu Arolsen im Waldeckschen. — Über das Zusammensein der Ärzte am Krankenbette und über ihre Verhältnisse unter sich überhaupt. Hann. 1798. — Prüfung und Verbesserung der Behandlung des Scharlachfiebers. Das. 1806. — Über den thierischen Magnetismus. Das. 1814. — Pathologische Untersuchungen. Das. 1832. 2 Bde. — Über die Homöopathie. Das. 1835.

Trefurt, Joh. Heinr. Christoph, Professor der Medizin in Göttingen, geboren daselbst 1806. — Diss. inaug. de mutationibus nonnullis quae primis vitae diebus infantium recens natorum observandae veniunt. Gött. 1829. — Über die Anchylose des Steißbeins. Das. 1836.

Westrumb, A. H. L., Dr., Hofmedikus und Landphysikus in Wunstorf, geb. in Hameln 1798. — De Helminthibus acanthocephalis, Comment. Hann. 1821. — Lehrbuch der Naturkenntniß 1 Bd. Handb. der Naturbeschreibung. Neue Aufl. Hann. 1832.

Wiggers, Heinr. Aug. Ludw., Dr. phil. und Privatdozent in Göttingen, geb. zu Altenhagen im Hannoverschen 1803. — Über Pharmazie und Chemie, einzeln und in vielen Journalen.

4) Pädagogik.

(Erziehungs- Unterrichts- und Lehrbücher, Jugendschriften).

Agthe, C., Konrektor am Progymnasium zu Nienburg. — Leitfaden beim Unterrichte in der Naturlehre. Hann. 1838.

Bestenbostel, F. C., Superintendent in Münder, geb. zu Hameln 1799. — Methodologisches Handbuch für den Unterricht in der deutschen Sprache. Hann. 1. Theil 2. Aufl. 1834. 2. Theil 2 Aufl. 1838. 3. Th. 1839. — Edirte die dritte Aufl. von Buschs Geschichte der christlichen Kirche, bearbeitete Koppes christl. Gesangbuch und gab Predigten heraus.

Cammann, Ernst Ludwig, Dr. Theol. Superintendent und Pastor prim. am Dom zu Verden, geboren 1788 zu Ringelstedt im Amte Bederkesa. — Verschiedene Schul-Programme in den Jahren 1816—22; Abhandlungen, Rezensionen u. s. w. in periodischen Blättern. — Vorschule zu Homers Iliade und Odyssee. Hann. 1829.

Cesar, Joh. Frz., außerordentlicher Professor der Philosophie zu Göttingen, geb. zu Straßburg 1795. — Französische Grammatik. Leipz. 1827. — Französisches Lesebuch. Oldenburg 1838.

Crusius, Gottl. Chr., Subrektor am Lyzeo zu Hannover, geboren 1785 zu Lichtenstein im Königreich Sachsen. — Griechisch-deutsches

Wörterbuch der mythologischen, historischen und geographischen Eigennamen. Hann. 1832. — Vollständiges Griechisch-deutsches Wörterbuch über die Geschichte des Homeros und der Homeriden, das. 1836. Vollständiges Wörterbuch zu den Werken des Jul. Cäsar, das. 1838. — Homeri Odyssea. Mit erklärenden Anmerkungen 1837—39.

Fortlage, Joh. Heinr. Benj., Mag. und Direktor des Rathsgymnasiums zu Osnabrück. — Mehrere Programme und Beiträge zu den Gött. gel. Anzeigen. — Nachricht von der Verfassung des Rathsgymnasii zu Osnabrück. Osnab. 1817.

Gläser, G. C. W., Lehrer an der Töchterschule in Hannover. — Übungen in der Kunst gut zu lesen. Hann. 1827. — Blumen und Früchte für die Kindheit und das erste Jugendalter. Das. 1830. — Leseschule in methodischer Stufenfolge. Das. 1836. — Immortellen'-Kranz (Gedichte, Ihrer Majestät der Königin von Hannover gewidmet.) Das. 1837. — Viele einzelne Gelegenheits- und sonstige Gedichte.

Herbart, Joh. Friedr., Hofrath und Professor der Philosophie zu Göttingen, geboren zu Oldenburg 1776. — Viele Werke über Erziehung, Pädagogik, Metaphysik, Psychologie &c.

Kohlrausch, Friedr., Oberschulrath in Hannover, General-Inspektor sämmtlicher gelehrter Schulen, geb. 1780 im Göttingschen. — Geschichten und Lehren der heiligen Schrift. Halle 1811. — Handbuch für Volksschullehrer. Das. 1811. — Handbuch für Lehrer höherer Stände und Schulen. Das. 1811. — Deutschlands Zukunft. Elberf. 1814. — Chronol. Abriß der Weltgeschichte. Das. 1814. — Deutsche Geschichte 3 Thle. Das. 1816, 9. Aufl. 1830. — Alle Schriften sind mehrfach aufgelegt.

Krancke, Friedr., Lehrer am Schullehrer-Seminar zu Hannover. — Materialien zu Lese- und Deklamations-Übungen. Hann. 1819. — Ausführliche Anleitung zu einem zweckmäßigen Unterrichte im Rechnen. Das. 1824. — Theoretisch-praktisches Lehrbuch der bürgerlichen und kaufmännischen Arithmetik. Das. 1836. 2 Thle. Mehrere arithmetische Hülfs- und Exempelbücher.

Nöldeke, E. G. C., Dr. der Philos. Rektor in Harburg. — Über die Mängel des höheren Unterrichtswesens, besonders im Königreich Hannover. Hamb. 1828. (pseudonym.)

Oltrogge, C., Lehrer in Lüneburg. Deutsches Lesebuch für Schulen 1. Kursus, 4. Aufl. Hann. 1839. 2. Kursus, 3. Aufl. 1838. 3. Kursus 1837. — Deutsches Lesebuch für Elementar-Klassen. Das. 1839.

Rettig, Fried. Gottl., Mag. erster Inspektor des Schullehrer-Seminariums zu Hannover. — Bibelkunde. 3. Aufl. Hann. 1837. — Mehrere Fibeln und Lesebücher.

Schröder, H. Th. E. Rektor in Otterndorf. — Vorschule deutscher Stylübungen. Hann. 1839.

Siemsen, C. W., Bibliothek-Sekret. in Hannover — La Henriade de Voltaire mit historischen und grammatikalischen Anmerkungen. Hann. 1827.

Tellkampf, Adolph, Dr. und Professor, Direktor der höheren Bürgerschule in Hannover. — Darstellung der mathematischen Geographie. Hann. 1824. — Vorschule der Mathematik in 2 Aufl.

Tetzner, Dr. und Mag. Pastor zu Dorste. Mehrere in vielen Auflagen erschienene kleine Lehrbücher der Geographie und besonders der Naturgeschichte.

5) Philologie.

(Sprachwissenschaft, griechische und römische Klassiker.)

Benfey, Theod., Dr. Phil. und Privatdozent in Göttingen, geb. in Nörten 1809. — Beiträge zur griechischen Etymologie. Im Rhein. Mus. 1836. — Beiträge zur Sanskrit-Metrik (Österr. Zeitschrift für Geschichte und Staatskunde 1836.) Edirte den Anakreon und übersetzte den Terenz. 9 Bde. Stuttg. 1837. — Wurzel-Lexikon.

Bertheau, Ernst, Dr. Phil. und Repetent zu Göttingen, geb. in Hamburg 1812. — Edirte das syrische Gedicht Ephraem. Gött. 1837.

Bode, Georg Heinr., Assessor der philosophischen Fakultät und Privatdozent der Philosophie in Göttingen, geb. zu Nordheim 1802. Edirte Orpheus. Gött. 1824. Preisschrift; und Scriptores rerum mythicarum, Cellis 1834; Greek Grammar. 3d ed. Boston 1831. — Geschichte der Hellenischen Dichtkunst. 4 Bde. Leipz. 1838.

Grotefend, Georg Friedr., Direktor am Lyceo zu Hannover, Dr. Phil. geb. zu Münden 1775. — Commentatio de pasigraphia sive scriptura universali. Gött. 1799. — Anfangsgründe der deutschen Prosodie. Gießen 1815. — Latein. Grammatik. 2 Bde. 4 Aufl. Frankf. a. M. 1823. — Kleine Lateinische Grammatik. 2. verm. u. verb. Aufl. Frankf. a. M. 1826. — Geschichte des Lyceums der Residenzstadt Hannover von 1733—1833. — Über die Erklärung der Keilschriften und besonders der Inschrift von Persepolis, ferner über Pasargadä und Kyros Grabmahl. (Als Beilage zu Heeren's Ideen über Politik, Verkehr und Handel der vornehmsten Völker der alten Welt.) — Persische Ikonographie auf babylonischen und ägyptischen Kunstwerken. (1. und 2. Beitrag zur Amalthea von C. A. Böttiger.) — Urkunden in babylonischer Keilschrift, (1. und 2. Beitrag zur Zeitschrift für die Kunde des Morgenlandes.) — Remarks of some inscriptions found in Lycia and Phrygia in den Transactions of the Royal Asiatic Society of Great-Britain and Ireland. Vol. III. — Rudimenta linguae Umbricae ex inscript. ant. enodata Fasc. I—VIII. das. 1835 — 39. — Rudimenta linguae Oscae ex inscriptionibus antiquis enodata. Das. 1839. — Beiträge zu den geographischen Ephemeriden, den Fundgruben des Orients,

den Abhandlungen des Frankfurtischen Gelehrten-Vereins für die deutsche Sprache, der Zeitschrift für die Alterthumswissenschaft, der Real-Encyklopädie der klassischen Alterthumswissenschaft, dem neuen Archiv für Philologie und Pädogogik von Dr. Seebode, den morgenländischen Alterthümern von Dr. Dorow, zu den Annali dell' instituto di corrispondenza archeologica. Rom. Rezensionen in den Jenaischen, Hallischen, Göttingischen gelehrten Anzeigen. — Beiträge zur Ersch- und Gruberschen Encyklopädie, zur allgemeinen Literatur-Zeitung, zum Vaterländischen Archiv, zu den Blättern für Münzkunde. Hann., the Numismatik Chronicle. London.

Grotefend, Karl Ludw. Dr. d. Ph., Kollaborator am Lyceo zu Hannover, geb. zu Frankfurt a. M. 1807. — De Demis sive pagis Atticae. Gött. 1829. — Die Sanchuniathonische Streitfrage. Hann. 1836. — Die Münzen der griech., parth. und indoskyth. Könige von Baktrien und den Ländern am Indus. Hann. 1839. — Beiträge zu den Blättern für Münzkunde, der Zeitschrift für die Alterthumswissenschaft, der Ersch- und Gruberschen Encyklopädie, der Paulischen Real-Encyklopädie, der klass. Alterthumswissenschaft u. s. w.

Klippel, G. H., Dr. der Ph., Konrektor zu Verden. — Comment. exhibens doctr. Stoicor. ethic. atque christianae expositionem Gött. 1824. — Göttingen und seine Umgebungen. 2 Thle. Gött. 1824, (pseudonym). — De Diogenis Laertii vita. — Prakt. Aufgaben zur Erlernung der lateinischen Sprache. 1828. — Einzelne Aufsätze namentlich im vaterl. Archive. — Über das Alexandrinische Museum. Preisschrift. 1838.

Kühner, Raphael, Dr. Phil. und Subrektor am Lyzeo in Hannover. — Versuch einer neuen Anordnung der griechischen Syntaxe. Hann. 1829. — M. T. Ciceronis Tusculanarum disputationum libri V. ex Wolfii recensione. Jena 1829. — Tabellarische Übersicht der sämmtlichen Anomalien des griechischen Verbs. Das. 1831. — Ausführliche Grammatik der griechischen Sprache Das. 1834—35. 2 Bde. — Schulgrammatik der griechischen Sprache. Das. 1836. — Elementargrammatik der griechischen Sprache. Das. 1837.

Mitscherlich, Christoph Wilh., Geheimer Justizrath und Professor der Philosophie zu Göttingen, geb. 1760 zu Weißensee. Edirte den Horaz, Leipzig 1800, und Ovid, Göttingen 1819, und schrieb eine große Anzahl von Programmen und Biographien.

Schneidewin, Friedr. Wilh., außerordentlicher Professor der Philosophie zu Göttingen, geb. zu Helmstedt 1810. — Edirte mehrere römische und griechische Klassiker, besonders Poeten; lieferte philologische und sonstige Abhandlungen in Journalen und ist jetzt mit einer Gesammt-Ausgabe der griechischen Lyriker beschäftigt.

Thospann, Joh. Andr. Ludw., Dr. Phil. in Göttingen, geb. zu Osterode 1774. Edirte Ciceros Briefe, Leipz. 1833, und bearbeitete die Fortsetzung von Gibbons Antiquities of the house of Brunswick.

Wüstenfeld, Heinr. Ferd., Dr. Phil. Assessor bei der philosophischen Fakultät und Privatdozent der Philosophie zu Göttingen, geboren in Münden 1808. Schrieb über arabische Gelehrte und edirte Abulfedae tabulae quaedam geographicae. Gött. 1835.

6) Geschichte, Geographie.

(Statistik, Erd-, Länder- und Städte-Beschreibung, Biographie, Chronologie, Alterthumskunde, Mythologie, Numismatik, Heraldik, Geneologie.)

Abeken, B. R., Rektor am Rathsgymnasium zu Osnabrück. — Reliquien von Justus Möser. Berlin 1837. — Cicero in seinen Briefen. Hann. 1835.

Albers, Joh. W., Dr. Senator in Lüneburg. Nachrichten von dem Hannoverschen Vikariate aus dem Lateinischen des le Bret. Lüneb. 1827. — Nachrichten von den Handelsprivilegien u. s. w. der Stadt Lüneburg. Gött. 1833.

Arnds, Friedr., früher Landwirth in Ostfriesland, dann in Aurich angestellt, hierauf 1833 nach Nordamerika ausgewandert, seit Kurzem zurückgekehrt. — Ostfriesland und Jever in statistischer Hinsicht. 3 Bde. Emden 1818—20. — Erdbeschreibung des Fürstenthums Ostfriesland, Das. 1824. — Gemälde der Sturmfluthen 1827. — Physische Geschichte der Nordseeküste. 2 Bde. Das. 1833. — Schilderung des Mississippi-Thales. Das. 1838.

Benecke, Georg Friedr., Hofrath und Professor der Philosophie in Göttingen, geboren 1762 zu Mönchsroth im Oettingschen. — Viele Werke über altdeutsche Sprache und Literatur. Edirte die Minnelieder. Gött. 1810; den Wigalois, Berl. 1819; den Iwein. Gött. 1833.

Bluhm, J. L., Dr. Med. zu Norden, Badearzt in Norderney. Über das Seebad auf der Insel Norderney. Hann. 1824. — Die Seebade-Anstalten auf der Insel Norderney. Bremen 1834.

Blumenbach, Georg Heinr. Wilh., Geheimer Kanzleirath in Hannover, geboren 1780 zu Göttingen. Abhandlung über die Kleiderordnung von 1818 im Hannov. Magazin. — Beiträge zum vaterländischen Archiv, — u. A. Karakterzüge Georgs III.; über die altgermanischen Gräber; Nachrichten vom Tode des afrikanischen Reisenden Hornemann ꝛc.

Broennenberg, Adolph Karl Aug., Obersteuersekretair und Dr. jur.

in Hannover. — Redakteur des vaterländischen Archivs und Verfasser mehrerer historischer Aufsätze in demselben. — Die Stadt Hannover und ihre nächste Umgebung. Ein chorographisches Fragment. Hann. 1831.

Bueren, G. W., Dr. Stadtsyndikus in Emden. — Jahrbüchlein für Ostfriesland. Emden 1835—38.

Cohen, Moritz, Dr. jur. Advokat in Hannover. — Über die Lage der Juden nach gemeinem deutschen Rechte und die Mittel dieselben zu verbessern. Hann. 1832.

Decken, Friedr., Graf von der, Generalfeldzeugmeister zu Hannover. Betrachtungen über das Verhältniß des Kriegsstandes zu den Zwecken der Staaten. Hann. 1800. — Versuch über den englischen Nationalkarakter. Das. 1802. — Philosophisch-historisch-geographische Untersuchungen über die Insel Helgoland oder Heiligenland und ihre Bewohner Das. 1826. — Herzog Georg von Braunschweig und Lüneburg. Beiträge zur Geschichte des 30jährigen Krieges. 4 Thle. Das. 1833—34. — Geschlechtsgeschichte der Familie von der Decken 1838. — Abhandlungen im vaterländischen Archiv u. s. w.

Diepenbrock, J. B., Lehrer am Gymnasio zu Meppen. — Geschichte des Amts Meppen. Münster 1838.

Gittermann, Rud. Christoph, Dr. Theol. und Prediger zu Eggelingen. — Kleine Geschichte von Ostfriesland. 2. Aufl. Emden 1826.

Grote, Herm., Dr. jur. Advokat zu Hannover. — über die Militair-Verhältnisse des Königreichs Hannover. Hann. 1831 (Anonym.) — Hannoversche Landesblätter 1831 ff. — Numismatische Zeitung. — Die landständische Verfassung des Königreichs Hannover in Gemäßheit des Patents vom 1. November 1837. Hann. 1837. — Stammtafeln der Europäischen Regentenhäuser seit den letzten drei Jahrhunderten. Das. 1837. Aufsätze im vaterländischen Archive.

Haffner, Christ. Matth., Pastor zu Stedesdorf. — Denkwürdigkeiten aus der Ostfriesischen Geschichte. Norden 1799. 2 Hefte.

Hammerstein, Freiher v., Alte Sagen zu Fallrum die Hermannsschlacht betreffend. Hann. 1815. — Abhandlungen im vaterländischen Archive.

Havemann, W., Dr. Professor der Geschichte und Politik in Göttingen. — Geschichte der Kämpfe Frankreichs in Italien unter Karl VIII. Hann. 1833. — Magnus II. Herzog zu Braunschweig und Lüneburg. Lüneb. 1836. — Geschichte der italienisch-französischen Kriege von 1494 bis 1515. 2 Bde. Gött. 1835. — Geschichte der Lande Braunschweig und Lüneburg. 2 Bde. Lüneb. 1837. — Handbuch der neuen Geschichte. Jena 1839.

Heeren, Arn. Herm. Ludw., Geheimer Justizrath und Professor

der Philosophie zu Göttingen, geboren im Bremischen 1760. — Ideen über Politik, Verkehr und Handel der vornehmsten Völker der alten Welt. — Geschichte der Staaten des Alterthums. — Kleine historische Schriften. — Geschichte des Europäischen Staatensystems u. s. w. Seit 1827 Redakteur der Göttinger gelehrten Anzeigen.

Holle, G. B. F. v., Oberhauptmann in Burgdorf. — Zahlreiche historische Abhandlungen im vaterländischen Archive und anderen Zeitschriften.

Hoeck, Karl Friedr. Christ., Professor der Philosophie zu Göttingen, geb. in Braunschweig 1794. — Kreta. 3 Bde. Gött. u. Leipz. 1823—29. — Über die chronol. Systeme der Griechen. Preisschr. noch nicht gedruckt.

Horst, Erwin v. d., Dr. jur. und Advokat in Rotenburg. — Deutschland und die Reform, mit besonderer Beziehung auf Hannover. Braunschw. 1831. — Aufsätze im Hannoverschen Magazin.

Klinkhardt, Friedr. Ant., Advokat und Notar in Hildesheim. — Historische Nachrichten von Grubenhagen. Einbeck 1818. — Viele Abhandlungen historischen Inhalts im vaterländischen Archiv, Hannov. Magazin, in den Beiträgen zur Hildesheimschen Geschichte, im Sonntagsbl.

Knesebeck, Ferd. v. d., Justizrath in Göttingen. — Die Familie von dem Knesebeck. Gött. 1811. — Deutschlands Erlauchten Souverainen bei dem Sturz der Dynastie Karls X. Gött. 1830. — Die Abstammung der Freiherren von Kotzau aus dem Hause Hohenzollern. Hann. 1839.

Marcard, Gust. Wilh., Dr. Hofrath und Lotterie-Direktor zu Hannover. — Zur Beurtheilung des Nationalwohlstandes, des Handels und der Gewerbe im Königreich Hannover. Hann. 1836.

Müller, Karl Ottfr., Hofrath und Prof. der Philosophie in Göttingen, geb. zu Brieg in Schlesien 1797. — Geschichte Hellenischer Stämme und Städte. 3 Bde. Berlin 1820—24, ins Englische übersetzt Oxford 1830. — Die Etrusker. 2 Bde. Bresl. 1828. Preisschr. — Handbuch der Archäologie. 2. Aufl. das. 1835. — Viele selbstst. Werke und einzelne Aufsätze über Alterthumswissenschaft.

Müller, W., Ing. Major a. D. in Stade. — Beschreibung der Sturmfluthen. Hann. 1825. — Verschiedene Karten vom Königreich Hannover. — Vermuthung über die Gegend, wo Hermann den Varus schlug.

Northoff, Dr. jur. zu Hildesheim. — Über das Blumische Testament.

Oesterley, Georg Heinr., Universitätsrath zu Göttingen, geboren 1781. — Grundriß des Hannov. Prozesses. Gött. 1800. — Handbuch des Hannov. Prozesses. 3 Bde. das. 1819—20. — Darstellung der Gerichtsverfassung der Universitätsstadt Göttingen. Das. 1833. — Geschichte

der Universität Göttingen von 1820—37. das. 1838. — Beiträge zu Spiel's und Spangenberg's vaterländischem Archiv.

Oppermann, M. F., Lehrer an der höheren Bürgerschule in Hannover. — Leitfaden zum Unterrichte in der Erdkunde. Hann. 1839.

Papen, Aug., Premier-Lieutenant im Ingenieur-Korps zu Hannover. — Karte der Insel Norderney 1823. — Karte von Pyrmont. — Plan der Stadt Hannover. — Topographische Karte vom Königreich Hannover in 66 Blättern (noch nicht vollendet).

Pertz, Georg Heinr., Dr. Archivrath, Historiograph und Bibliothekar zu Hannover, geb. 1795 zu Hannover. — Geschichte der merovingischen Hausmeier. Hann. 1819. — Archiv der Gesellschaft für ältere deutsche Geschichtskunde. Das. 1824—38. bis jetzt 6 Bde. Monumenta Germaniae historica. Hann. 1836—37. bis jetzt 4 Bde.

Reden, Friedr. Wilh. Otto Ludw. Freiherr von, Dr. jur. Generalsekretär des Gewerbevereins für das Königreich Hannover, geb. 1804 auf dem Gute seiner Familie Wendlinghausen im Fürstenthum Lippe-Detmold. — Die Abtei St. Vinzent, geschichtliche Sage 2. Thle. Gött. 1825. — Wimund, Novellen. Zerbst 1829. — Entwurf eines Gesetzes über die Verfassung und Verwaltung der Landgemeinden des Königreichs Hannover. Hann. 1832. — Bemerkungen zu der Verordnung über Verfassung und Verwaltung der Landgemeinden des Herzogthums Oldenburg. Verden 1832. — Andeutungen zur vortheilhaftesten Benutzung der Domainen, besonders im Königreiche Hannover, das. 1832. — Die Provinzial-Landschaften des Königreichs Hannover. Hann. 1832. — Über den Garn- und Leinenhandel des Königreichs Hannover. das. 1833. — Über Kredit- und Hülfkassen das. 1833. — Die Gewerbe des Königreichs Hannover. 1835. — Der Mehlhandel Deutschlands nach Amerika. das. 1837. — Der Leinwand- und Garnhandel Norddeutschlands. das. 1838. — Statistische Beschreibung des Königreichs Hannover. das. 1839. — Viele größere und kleinere Abhandlungen literarischen, statistischen, gewerblichen und sonstigen Inhalts in Zeitschriften und periodischen Werken. Mit-Redakteur der Zeitschrift des Gewerbevereins für das Königreich Hannover.

Renner, J. G. Fr., Dr. Phil. Konrektor des Gymnasiums zu Osterode. — Geographie des Königreichs Hannover. Osterode 1826. — Historisch-topographisch-statistische Notizen von der Stadt Osterode. Das. 1833.

Schaumann, A. F. H., Dr. Bibl.-Secr. in Göttingen. — Über das Chronicon Corbejense bei Wedekind Noten. Gött. 1839. — Geschichte des Niedersächsischen Volks, von dessen erstem Hervortreten auf Deutschem Boden bis 1180. Gekrönte Preisschr. Gött. 1839.

Schickedanz, Joh. Heinr., Pastor zu Salzdetfurth. — Geogra-

phische Beschreibung des Königreichs Hannover. Hann. 1819. — Vaterlands-Katechismus. Gött. 1831. Aufsätze im Hannov. Magazin.

Stüve, C., Dr. jur., Schatzr. u. Bürgerm. in Osnabrück. — Geschichte der Stadt Osnabrück, 2 Thle. 1816—17 in Gemeinschaft mit Regierungssekrt. Friederici. Edirte 3. Theil von Mösers Osnabr. Geschichte. Berlin 1824. — Darstellung des Verhältnisses der Stadt Osnabrück zum Stifte. Hann. 1824. — Über die Entstehung des Gebiets von Osnabrück, vaterländisches Archiv 1827. — Über die Lasten des Grundeigenthums und die Verminderung derselben im Königreich Hannover. Hann. 1830. — Über die gegenwärtige Lage des Königreichs Hannover. Jena 1832. — Vertheidigung des Staatsgrundgesetzes für das Königreich Hannov. Jena 1838. Anonym.

Ubbelohde, Joh. Georg Ludw., Hofrath zu Hannover. — Statistisches Repertorium über das Königreich Hannover. Hann. 1823. — Die Finanzen des Königreichs Hannover. Das. 1834. — Redakteur des Hannoverschen Magazins.

Visch, W. F., Oberkirchenrath und Pastor zu Wilsum. — Geschichte der Grafschaft Bentheim. Holländisch. Zwolle 1820.

Vogell, F. S. C., Land-Syndikus in Celle. — Versuch einer Geschlechtsgeschichte der Herren von Behr. Celle 1815. — Versuch einer Geschlechtsgeschichte der Grafen von Schwicheldt. Das. 1823. — Über die Hägergerichte in der vormaligen Herrschaft Homburg. Hann. 1816. — Viele Aufsätze im vaterländischen Archive.

Volger, A. Wilh., Dr. Rektor am Johanneum zu Lüneburg. — Lehrbuch der Geschichte. 3. Aufl. Hann. 1834 bis 1836, 2 Thle. — Handbuch der allg. Weltgeschichte. Hann. 1832 bis 1837, 2 Bde. Handbuch der Geographie. 4. Aufl. Hann. 1836. — Lehrbuch der Geographie 1. Cursus 9. Aufl. Hann. 1839. 2. Curs. 4. Aufl. 1836. 3. Curs. 2. Aufl. 1837.

Wedekind, Ant. Chr., Ober-Amtmann in Lüneburg. — Jahrbuch für die Hanseatischen Departements. Hamb. 1812. — Noten zu einigen Geschichtschreibern des Deutschen Mittelalters. Das. 1821 bis 1835. 8 Hefte. — Stammtafel des Gesammthauses Braunschweig-Lüneburg. Lüneb. 1827. — Viele Abhandlungen im väterländischen Archiv, dem Hannoverschen Magazin u. s. w.

Willigerodt, Joh. Heinrich Zacharias, Garnison-Auditeur in Münden. — Geschichte von Münden in vorzüglicher Hinsicht auf Handel und Schifffahrt. Gött. 1808. — Aufsätze im Hann. Magazine.

7) Naturwissenschaften.

(Erd- und Himmelskunde, Naturgeschichte, Physik, Chemie, Botanik, Mineralogie und Geologie).

Bartling, Friedr. Gottl., Direktor des botanischen Gartens, Professor der Philosophie in Göttingen, geb. zu Hannover 1793. —

Ordines naturales plantarum. Gött. 1830. — Mehrere Werke und einzelne Aufsätze botanischen Inhalts.

Dumenil, Aug., Dr. und Hofrath in Wunstorf. — Chemische Analysen anorganischer Körper. 1823. — Geschichtlich wissenschaftliche Darstellung der Stöchiometrie u. Elektrochemie. Hann. 1824. — Chemische Forschungen im Gebiete der anorganischen Natur. Das. 1825. — Der Rehburger Brunnen als Kur- und Erholungsort. Das. 1829. — Abhandlungen im Hann. Magazine und andern Zeitschriften.

Gauß, Karl Friedr., Direktor der Sternwarte, Hofrath und Professor der Philosophie zu Göttingen, geb. Braunschweig 1777. — Über Auflösung der Gleichungen. — Disquis. arithmeticae. — Theoria motus corporum coelestium. — Über Erd-Magnetismus 2c. 2c.

Goldschmidt, Karl Wolfg. Benj., Dr. phil. und Observator bei der Sternwarte zu Göttingen, geb. zu Braunschweig 1807. — Edirte Schmidt's Lehrbuch der analytischen Optik. Gött. 1834.

Grisebach, Aug., Dr. med. und Privatdozent in Göttingen, geb. zu Hannover 1814. — Über die Pflanzenfamilie der Gentianeen. Berlin 1836. — Botanische Schriften.

Hausmann, Joh. Friedr. Ludw., Hofrath und Professor der Philosophie zu Göttingen, geb. zu Hannover 1782. — Krystallographie und Oryktognosie. — Geognostische Beobachtungen. — Über Berg- und Hüttenkunde. — Über die Formen der leblosen Natur. — Handbuch der Mineralogie. — Über den gegenwärtigen Zustand und die Wichtigkeit des Hannoverschen Harzes. Gött. 1832. — Studien des Göttingschen Vereins bergmännischer Freunde u. s. w.

Piper, Ferd., Dr. phil. Lizentiat, früher Repetent jetzt Privatdozent zu Göttingen, geb. in Stralsund 1811. — Edirte den letzten Jahrgang von Harding's Ephemeriden 1835, die verschiedene Aufsätze von ihm enthalten, und einen Hymnus des Klemens von Alexandrien. Gött. 1835.

Roemer, F. A., Amtsassessor in Hildesheim. — Die Versteinerungen des Norddeutschen Oolithen-Gebirges. Hann. 1836 und 1838.

Stern, Moritz A., Dr. phil. und Privatdozent in Göttingen, geb. zu Frankfurt a. M. 1807. — Populäre Astronomie. Berlin 1834. Theorie der Kettenbrüche. Das. 1834. — Poisson's Lehrbuch der Mechanik 2 Bde. Berlin 1835 bis 1836.

Wöhler, Friedr., ordentlicher Professor der Medizin zu Götting geb. zu Frankfurt a. M. 1800. — Grundriß der Chemie. 4. Aufl. Berlin 1837. In's Schwedische übersetzt. Stockholm 1838. — Schrieb in vielen Annalen und übersetzte Berzelius Schriften.

8) Schöne Wissenschaften.

Bergmann, Werner, Pastor zu Waake. — Feierstunden, Gedichte. Hann. 1834. — Lyrische Poesien in Journalen.

Blumenhagen, Karl Heinr. Ernst Julius, Amtmann zu Herzberg, geb. zu Hannover 1789. — Der Numantiner Freiheitskrieg. Trag. in 5 Aufzügen. Gött. 1814. — Gedichte zur Feier der Anwesenheit Georg's IV. (wofür er von der philosophischen Fakultät zu Göttingen das Ehrendiplom eines Doktors der Philosophie und Magisters der freien Künste erhielt), zur 100jährigen Jubelfeier der Georgia Augusta ꝛc.

Detmold, J. Herm., Advokat zu Hannover. — Anleitung zur Kunstkennerschaft. Hann. 1834. — Kunstkritische Aufsätze in den Hann. Kunstblättern 1835 und 1836, im Morgenblatt ꝛc.

Freudentheil, Gottl. Wilh., Dr. jur. und Advokat zu Stade, geb. zu Stade 1792. — Votum über die Reform des Advokatenstandes. Hann. 1831. — Über den Mystizismus. Tübingen 1833. — Blüthen aus den Weihestunden meines Lebens, Gedichte. Hann. 1835. — Historische Darstellung der Kriminal-Rechtspflege und der Kriminal-Gesetzgebung im Königreiche Hannover. Halle 1838. — Beiträge zu Mittermaier's »Archiv für Kriminalrecht« zum vaterländischen Archiv (besonders über den vormaligen Bot-ding zu Stade), und anderen periodischen Schriften und Journalen.

Gödecke, Karl Frdr. Ludw., studirte von 1833 bis 1838 Philologie in Göttingen, geb. 1814 in Celle, wo er lebt. Lyrische, novellist. u. literar. Beiträge zum Morgenblatt, Hamburger Korrespondenten, Telegraphen, für Deutschland ꝛc. — Biographie Platen's. (Vor der Pracht-Ausgabe von dessen Werken). Suttg. bei Cotta. — König Kodrus. Eine Mißgeburt der Zeit. Leipz. 1839, unter der Pseud. Karl Stahl erschienen. — Als Manuskripte gedruckt: Hymne an Karl Ottfr. Müller. Gött. 1837. und Gedichte von Ad. Stölting und C. Gödecke. Gött. 1837.

Heinroth, Joh. Aug. Günther, Dr. und akademischer Musikdirektor in Göttingen, geb. zu Nordhausen 1780. — Gesang-Unterrichtsmethode 3 Thle. Gött. 1821 bis 1823. — Volksnote das. 1828. — Gedichte das. 1808, 1815 und 1832. — Musikalisches Hülfsbuch das. 1835.

Holbein, Franz Ignaz von, Hoftheater-Direktor in Hannover, geb. 1779 zu Zizzersdorf in Nieder-Österreich. — Theater 2 Bde. Rudolst. 1811. — Neuestes Theater. Pesth. 1822 bis 1823. — Dilettantenbühne 1. Bd. Wien 1826.

Langrehr, Ernst, Dr. jur. Senator in Lüneburg. — Gedichte im Deutschen Musen-Almanach von Schwab und Chamisso. Unter dem Namen Isidor Bürger: Gedichte. Lüneb. 1836.

Lauenstein, Joh. Diedr. Christ., Superintendent zu Düshorn. — Gedichte, 2te Aufl. Hamb. 1823. — Redigirte das Gesangbuch.

Lauenstein, Pastor in Nienstädt. — Gedichte.

Nicol, Günther Karl Wilh., Advokat in Ärzen, geb. 1806 zu Göttingen. — Lyrische Gedichte in verschiedenen Zeitschriften.

Oesterley, Karl Wilh. Friedr., außerordentlicher Professor der Philosophie in Göttingen, geb. daselbst 1805. Edirte mit Hofrath Müller die Denkmäler der alten Kunst 1832 bis 1837. — Über Geschichte der Maler-, Bildhauer-, und Baukunst. Bekannt als Historien-Maler.

Pape, D., Pastor in Kirchohsen. — Die Thäler. Episches Gedicht. — Die Sterne. Ein Schöpfungslied in 5 Gesängen. Hann. 1837.

Reden, Philippine von, geb. Freiin von Knigge, auf einem Gute zu Hameln wohnend, ist das einzige Kind des als Schriftsteller bekannten weiland Adolph Freiherrn Knigge; die Mutter des Verfassers dieser Schrift. — Versuch einer Logik für Frauenzimmer. Hann. 1789. — Swift's Leben aus dem Englischen des Sheridan. Das. 1795. — Biographie des Freiherrn Knigge. Das. 1823. — Lebensregeln für Jungfrauen und Mädchen. Ilmenau 1826. — Seelenspiegel für junge Damen. Das. 1830.

Spitta, Pastor in Wechhold. — Psalter und Harfe. Gedichte, in 3 Auflagen erschienen.

Suur, H., Amtmann zu Norden. — Die Häupter Ostfrieslands. Ein historisch-romantisches Gedicht. Hann. 1826.

Voigts, Friedr., Steuerrevisor in Hannover, geb. daselbst 1792. — Glossen der Deutschen. Lpzg. 1817. — Novellen, besonders der Schatzgräber in der Urania für 1832, Gedichte und literarische Aufsätze in Taschenbüchern und Journalen.

Wedekind, Ed., Bürgerm. u. Amts-Assessor in Esens. — Abälard und Heloise. Trag. in 5 Aufz. Osnabr. 1831. — Prometheus. Tragödie. Das. 1836. 2. Auflage, mit Vorrede und unter des Verfassers Namen. Emden 1838. — Lyrische und sonstige Beiträge zu Journalen.

Witte, Fräulein Minna, in Hannover. — Lilli in 10 Liedern. Hann. 1826. — Genius, Imagination, Phantasie. Ein Zyklus von 20 Bildern nach Entwürfen der Landgräfin von Hessen-Homburg, gezeichnet von Ramberg, mit erklärenden Sonnetten von Minna Witte. Hann. 1834. — Das Paradies und die Peri. Die Feuer-Anbeter. Nach dem Englischen des Thomas Moore. Hamb. 1837. — Die Psalmen, in einer Auswahl metrisch bearbeitet. Hann. 1838.

9) Philosophie und Literatur-Wissenschaften.

Bohtz, Aug. Wilh., außerordentlicher Professor der Philosophie zu Göttingen, geb. zu Stettin 1800. — Über die Vögel des Aristophanes.

Gotha 1832. — Geschichte der neuern Deutschen Poesie. Gött. 1832. — Die Idee des Tragischen, philosophische Abhandlung. — Edirte Bürgers Werke.

Guden, Karl Frdr. Armin, Dr. theol. und Magister, Pastor zu Wrisbergholzen. — Chronologische Tabellen zur Geschichte der Deutschen Sprache und National-Literatur. In 3 Thln. Lpzg. 1831.

Kreuzhage, Dr. jur., Universitätsrath in Göttingen, geb. 1797 zu Melle. — Über den Einfluß der Philosophie auf die Entwicklung des innern Lebens. Münster 1831. — Über die Erkenntniß der Wahrheit. Das. 1836.

Krische, Aug. Bernh., Dr. phil. und Privatdozent in Göttingen, geb. daselbst 1809. — Über ältere griechische Philosophie.

Meyer, Advokat in Klausthal. — Aufsätze über Jurisprudenz, Ästhetik und Philosophie in den Göttinger gelehrten Anzeigen.

Ritter, Aug. Heinr., Hofrath und Professor der Philosophie zu Göttingen, geb. zu Zerbst 1791. — Geschichte der Philosophie. Bis jetzt 4 Bde. 2. verbesserte Aufl. Hamb. 1836 ff. Ins Englische übersetzt von Morrison. — Über die Erkenntniß Gottes. Das. 1836. — Mehrere Werke über ältere und neuere Systeme.

Schuhmacher, Georg Frdr., Dr. jur., Universitäts-Aktuar und Privatdozent d. R. in Göttingen, geb. zu Hannover 1806. — Eris, philosophische Zeitschrift. 1832. — Über akademische Kreditgesetze. Gött. 1835. — Almanach zur 100jährigen Jubelfeier der Georgia Augusta. Das. 1837.

10) Technologie und Gewerbskunde.

Begemann, H. E., Kapitain a. D., Lehrer an der Königl. Navigationsschule in Emden. — Praktisches Handbuch für Seefahrer. Emden 1825. — Allgemeiner ostfriesischer Kalender (alljährlich erscheinend, vorzüglich für Seefahrer).

Karmarsch, Karl, erster Direktor der höheren Gewerbeschule zu Hannover, geb. 1803 zu Wien. — Grundriß der Chemie. Wien 1823. — Einleitung in die mechanischen Lehren der Technologie. Das. 1825. 2 Bde. — Grundriß der mechanischen Technologie. Hann. 1837 bis 1839. 2 Bde. — Mit-Redakteur der Zeitschrift des Gewerbe-Vereins für das Königreich Hannover. — Zahlreiche Beiträge zu den Jahrbüchern des polytechnischen Instituts in Wien, zu Prechtl's technologischer Encyklopädie 2c.

Kleener, Handschuhmacher zu Göttingen, schrieb über das Ausstopfen der Vögel.

Köhler, Heinr. Gottl., Dr. phil. und Prediger in Göttingen, geb. zu Celle 1779. — Über die zweckmäßigsten Einrichtungen der Gewerbeschulen und polytechnischen Institute. (Im Hann. Magazin 1830. Preisschrift.)

Manninga, J. A., Stadtbaumeister zu Emden. — Anweisung zur Verbesserung von Schiffbau und Seefahrt. Amsterd. 1812. Holländisch. — Der praktische Seemann. Emden 1815. Holländisch.

Naudin, Joh. Jos., Tuchfabrikant in Hildesheim. — Handbuch der Tuchfabrikation nach ihrem jetzigen Standpunkte. Quedlinb. 1838.

Oesterley, Ferd. Heinr. Ludw., Stadtsyndikus und Privatdozent der Rechte in Göttingen, geb. daselbst 1802. — Über freiwillige Gerichtsbarkeit. Hann. 1830. — Ist es rathsam die Zunftverfassung aufzuheben? Gött. 1833. — Über den Verfall des Gewerbes der Wollenweberei im Königreiche Hannover. (Preisschrift, abgedruckt im Hannoverschen Magazin 1836.)

Petersen, G. F., Oberkommissair in Lüneburg. — Die Kunst, Baumwollen- und Leinen-Garn und Zeuge zu färben. Hamb. 1838. Frei nach dem Franz. von Laugier.

Petersen, A., Dr. d. R., Sekretair beim Ober-Schulkollegio zu Hannover. — Beantwortung der Frage: Ob und wie dem Landbau, den technischen Gewerben und dem Handel mehr Freiheit zu geben. Gött. 1831.

11) Haus- und Landwirthschaft, Gartenbaukunst.

Bayer, G. C., Königl. Gartenmeister zu Hannover. — Anweis. zum Obstbau und zur Benutzung des Obstes. Hann. 1836. — Anleitung zum Anbau und zur Verwerthung der wichtigsten Handelsgewächse. Das. 1837.

Biedenweg, Joh., Dr. jur. Gerichtshalter in Ritterhude. — Betrachtungen über den Nothstand der ackerbau-, handel- und gewerbetreibenden Hannoveraner. Bremen 1831.

Blauel, Pastor zu Obernjesa. — Aufsätze über Ökonomie im Hannoverschen Magazine u. s. w.

Honstedt, W. v., Landkommissair zu Eilte. — Gefahren, welche den Ackerbau in den Haidgegenden Hannovers bedrohen. Hann. 1827. — Anleitung zur Beurtheilung landwirthschaftlicher Schätzungen, zunächst in Bezug auf Hannover. Das. 1834. — Die Verpachtung der Landgüter in ihrem ganzen Umfange. Das. 1837.

Müller, W., Großherzogl. Mecklenb. Drost, Domainenpächter in Ärzen. — Über Deutschlands Verfassung 1817. — Über den Kornhandel 1833. — Eine Menge von Abhandlungen und Aufsätzen über politische, ökonomische und staatswirthschaftliche Gegenstände, für Thaers Annalen, die ökonomischen Neuigkeiten, das Hann. Magazin, die Braunschw. National-Zeitung, Sprengels Zeitschrift, die Hann. Zeitung, die Hann. Landesblätter.

Oberdieck, J. G. C., Superintendent in Sulingen. — Abhandlungen über Hortikultur und Obstbaumzucht.

Weinlig, Fz. Fr. Ach. E., Stadtsyndikus in Soltau. — Was drückt das Hannoversche Volk und wie könnte ihm vielleicht geholfen werden. Hamb. 1832.

12) Architektur.

(Wasser- und Straßenbaukunst, Eisenbahnen und Maschinenwesen.)

Böse, Hauptmann a. D. zu Bösenhoff bei Bederkesa, außer einzelnen Aufsätzen: — Über das Land Hadeln und dessen Umgebungen. Hann. 1834. — Dr. Peschau und sein Rezensent Hermes, oder die Eisenbahn. Das. 1835.

Böttcher, J. F., Postspediteur und Posthalter zu Lafferde. — Erwiederung auf die s. g. kritische Beleuchtung des von mir in hoher Ständeversammlung gehaltenen Vortrages, die Chausseen des Königreichs Hannover betreffend. Hann. 1832.

Buchholz, Gust. Georg Heinr., Wasserbau-Direktor zu Stade, geb. 1772 zu Oldendorf im Amte Lauenstein. — Versuch einer praktischen Darstellung des Deich- und Faschinenbaues an der Ober-Elbe im Lüneburgischen. N. A. Hann. 1827. — Praktische Anweisung zum Bau hölzerner Abwässerungsschleusen. Das. 1829. — Mehrere einzelne umfassende Abhandlungen im Hannoverschen Magazin.

Glünder, Ferd., Ing.-Kapitain in Hannover. — Darstellung der wichtigsten Verhältnisse bei Eisenbahnen. Hann. 1834. — Beitrag zur Beurtheilung einer Eisenbahn-Anlage in der Richtung von Hannover, Celle, Harburg. Das. 1837.

Grote, K. G. Chr., Freiherr, Oberbergrath zu Klausthal. — Über ein Eisenbahnsystem für Deutschland. Gött. 1834.

Lodemann, Joh. Karl Aug., Wegbaurath zu Hannover. — Über den Chausseebau im Königreiche Hannover. Hann. 1831. (Anonym.)

Mathäi, Dr. jur. in Verden. — Einige Worte über Eisenbahnen in besonderer Beziehung auf das Königreich Hannover. Hann. 1838.

Peschau, E., Dr. in Bederkesa. — Über die Hannoversche Eisenbahn. Hann. 1834. — Denkschrift des Fleckens Bederkesa über die Eisenbahn-Anlage. Das. 1835.

Prott, W., Generalmajor, Chef des Generalstabes, Mitglied der General-Wegbau-Kommission. — Kritische Beleuchtung des Inhalts einer Rede über die Mängel und Gebrechen der Wegbau-Administration im Königreich Hannover. Hann. 1831. (Anonym.)

Taylor, John, Britischer Zahlmeister in Hannover. — Remarks on the proposed Rail-Way from Hanover and Brunswick. Hamb. 1835. Part. I. and II.

13) Kriegswissenschaften.

(Mathematik, Geometrie.)

Focke, Christ., Mag. und Privatdozent der Philosophie zu Göttingen, geb. zu Delmenhorst 1774. — Lehrbuch der ebenen Geometrie. Gött. 1822. — Die vier Spezies. Das. 1825. — Lehrbuch der Physik. Das. 1831. — Lehrbuch der Elementar-Mathematik. Das. 1833.

Glünder, Wilh., Hauptmann a. D., zweiter Direktor der höheren Gewerbeschule zu Hannover. — Über das kleine Gewehr. Hann. — Mit-Redakteur der Hann. militairischen Zeitschrift.

Jacobi, Karl, Obristlieutenant, Generalstabs-Offizier zu Hannover. — Beleuchtung der Ansichten eines Infanterie-Officiers über die s. g. leichte Infanterie. Hann. 1829. — Der Militair-Etat des Königreichs Hannover in politischer und finanzieller Hinsicht. Das. 1831. — Lehrbuch des kleinen Krieges. Das. 1839. — Mit-Redakteur des Hann. militairischen Journals.

Ludowieg, J. C. H., Artillerie-Hauptmann a. D., Oberlehrer am Gymnasium in Stade. — Lehrbuch der Arithmetik. — Lehrbuch der ebenen Geometrie und Trigonometrie. 2. Aufl. Hann. 1839.

Prestel, M. A. F., Dr., Oberlehrer am Gymnasio zu Emden. — Vorschule der Geometrie. Emden 1836. — Über Zeichnung der Krystallformen.

Ulrich, Georg Karl Just., Professor der Philosophie in Göttingen, geb. daselbst 1798. — Lehrbuch der Trigonometrie und Stereometrie. Gött. 1828. — Lehrbuch der praktischen Geometrie. 2 Bde. Das. 1832 bis 1833. — Lehrbuch der reinen Mathematik. Das. 1836.

14) Forst- und Jagdwissenschaft, Bergbau und Hüttenwesen.

Meyer, Georg Friedr. Wilh., Hofrath und Professor der Philosophie zu Göttingen, geb. zu Hannover 1782. — Flora des Königreichs Hannover, einige Abtheilungen. Viele selbstständige Werke und einzelne Aufsätze und Abhandlungen über Naturwissenschaft; besonders Forstwissenschaft.

Wächter, Joh. Karl, Forstrath in Hannover. — Viele wissenschaftliche Abhandl. im Hann. Magazin und anderen periodischen Blättern.

Zimmermann, Chr., Dr. jur. und Bergsekretair zu Klausthal. — Das Harzgebirge. 2. Bde. Darmst. 1834.

15) Handlungswissenschaft.

Bodungen, F. W. von, Bürgermeister in Münden. — Das hann. Wechselrecht. Lüneb. 1824.

Gülich, G. v., Besitzer einer mechanischen Papierfabrik bei Hameln. — Über den Einfluß der neuest. Revolution in Frankreich und den Niederlanden auf den Handel. Gött. 1831. — Über Handel und Industrie im Königr. Hannover, besonders seit 1826. Hann. 1831. — Über die Verhältnisse der Bauern im Fürstenthume Kalenberg. Braunschw. 1831. — Über die gegenwärtige Lage des englischen und deutschen Handels. Gött. 1834. — Über den gegenwärtigen Zustand des Ackerbaues u. s. w. im Königreiche Hannover. Hann. 1827. — Geschichtliche Darstellung des Handels, der Gewerbe und des Ackerbaues der bedeutendsten handeltreibenden Staaten unserer Zeit. 2 Bde. Jena 1830. — Noch ein Wort über Handel und Gewerbe des Königreichs Hannover. Hameln 1832. — Über meine industriellen Unternehmungen im Königreiche Hannover. Hameln 1835.

